

1975 மார்ச் 29]

6. அரசின் சட்ட முன்வடிவு

தமிழ் நாடு 1975-ஆம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1975).

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே,

“சட்ட மன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு, 1975-ஆம் ஆண்டு, நிதி ஒதுக்கச் சட்ட முன் வடிவு @ (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 11/1975) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்”

என்று முன்மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை :

“சட்ட மன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு, 1975-ஆம் ஆண்டு, நிதி ஒதுக்கச் சட்ட முன் வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 11/1975) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”.

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

பரிந்துரை ஏதுமில்லை.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே,

“சட்ட மன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு, 1975-ஆம் ஆண்டு, நிதி ஒதுக்கச் சட்ட முன் வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 11/1975) திருப்பியனுப்பப்பட வேண்டும்”

என்று முன் மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை :

“சட்ட மன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு, 1975-ஆம் ஆண்டு, நிதி ஒதுக்கச் சட்ட முன் வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 11/1975) திருப்பியனுப்பப்பட வேண்டும்”

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

7. அரசின் தீர்மானம்

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த கொள்கைக் குறிப்பின் மீது விவாதம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே,

“சட்ட மன்ற மேலவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ள சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த கொள்கைக் குறிப்பு † பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”

என்று முன்மொழிகின்றேன்.

@† 613—616-ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு I ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

† 617—662-ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு II ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

[1975 மார்ச் 29]

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: முன் மொழியப்பட்ட தீர்மானம் :
“சட்ட மன்ற மேலவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ள சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த கொள்கைக் குறிப்பு பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”.

[மிற்பகல் 3-50]

* THIRU G. VASANTHA PAI : Hon. Chairman, Sir, on reading the Policy Note on Road Transport Services, I find that the Tamil Nadu Goods Transport Corporation will help the Civil Supplies Corporation in moving the essential commodities besides undertaking commercial operations and that it will give employment to a large number of Ex-Servicemen. Sir, this scheme was started in 1946 for this very purpose and the Government introduced 248 lorries in that year for carrying goods and also constituted 16 Co-operative Societies, later reduced to 13, manned by Ex-Servicemen for that purpose. Sir, I am glad that this scheme which was given up is being resurrected and resuscitated and it is stated that it will give employment to a large number of Ex-Servicemen. Sir, I commend this scheme and I heartily endorse the motive behind the scheme, since the Ex-Servicemen who have done so much for our country are going to be rehabilitated at least in this manner, they having lost almost all their Co-operative Societies which they were running themselves, in the shape of Goods and Passenger Transport Corporation.

The next thing, I find is that an award of Rs. 1 lakh has been announced for the best suggestion on fuel economy and an award of Rs. 50,000 has been announced for the best design of light body. The Committee constituted for the selection of the entries is to be headed by Dr. Nayudamma, the Director-General of Indian Council of Scientific Research. It is needless for me to point out that Dr. Nayudamma is a familiar figure, having been the Director of the Central Leather Research Institute for a long period of time. He is an inveterate Globetrotter, having gone almost to every country in the world. I am sure that he will bring his wide and varied experience to bear on this project and he will help us in finding out ways and means to make our Transport Services more efficient.

Sir, I find on reading the Performance Budget as also the note of the Hon. Minister circulated to us that the Pallavan Transport Corporation with its enormous fleet strength of 1616 in the City

1975 மார்ச் 29]

[Thiru G. Vasantha Pai]

as against 453 of the Cheran Transport Corporation, 462 of the Cholan Roadways Corporation, 123 of the Anna Transport Corporation, 522 of the Kattabomman Transport Corporation and 507 of the Pandian Roadways Corporation and 172 of the Thanthaⁱ Periyar Transport Corporation is working at a loss. The loss of Rs. 120 lakhs is attributed to the working of this Corporation operating buses within the City and on non-remunerative bus routes. If that be so, I have a suggestion for the acceptance of the Hon. Minister. Sir, during the peak hours, which the Hon. Minister has stated to be 6 to 8 hours in a day, the buses, what are called the double-deckers, may be put on the road. I would suggest that a double decker must have an entrance in the front for the sitting accommodation on top and the bus driver must control the ticket system for this entrance. In the ground floor or in the bottom deck of the bus, the seats must be put lengthwise and ~~ventral marginal plates are somewhat flattened.~~ entrance for both these must be through the same end, through what is called the wicket gate with two arms as is found in several foreign countries. This would have the effect of the exercising better control as well as meeting the public demand for more accommodation in these buses. The single deck buses should be operated in non-peak hours and these should be controlled only by the bus driver and there should be no conductor at all in these buses. This would effect an economy in the State Transport houses and serve the purpose for which the Hon. Minister has been striving. Otherwise, what will happen is this: Out of a total fleet strength of about 3,000 to 4,000, 1,616 buses, that is, nearly one-third to half of the total fleet, are working at a loss and it will not be possible to work these buses economically and make them viable units. Therefore, I respectfully suggest for the acceptance of the Hon. Minister that this double decker system during peak hours and the single decker system operated only by the driver during non-peak hours may be introduced in the City at least as an experimental measure and the result of it may be watched over a period of a year or two.

Then, Sir, I wish to submit for the consideration of the Hon. the Minister for Transport that the number of buses has to be increased and the convenience afforded to the passengers should also be improved. Sir, I feel that platforms could be made on the roadside at a height of say about 3 feet so that the buses draw

[Thiru G. Vasantha Pai]

[1975 மார்ச் 29]

near the platform and do not make the passengers alight in the middle of the road as is done today, as a result of which two things happen. One is that there is congestion and blocking of traffic on account of the alighting of the passengers in the middle of the road. The second thing is that the buses themselves do not go in an orderly manner and invariably there is an accident as a result of this. I would, therefore, suggest that raised platforms should be made available and the buses should draw near the left-hand side of the roads and no passenger should be allowed to get into the bus from the middle of the road.

There are various places in the City of Madras where inconvenience is caused to people and which prove to be traffic hazards and I will only mention two of them. Near the High Court building, in the road which connects with the Armenian Street, there is a 'U' turn for cars and buses go to the North Beach Road. Invariably all the buses stop there and I have always found a congestion of traffic there and we have to wait for a long time to take the 'U' turn.

The second place is opposite the University where there is a turn for the buses and I have very nearly missed meeting with an accident at the place, because the buses suddenly turn, when we are driving straight along the Beach Road to the High Court or to the Town or vice versa. Sir, in these circumstances, something must be done to prevent accidents. Locations like these two are many in the City and they are responsible for many accidents which have taken place and I find that the number of accidents is going on increasing. I am told the fatal accidents are 263 in the year 1974-75. This, Sir, is a big figure, considering the fact that there are 2,063 accidents which were not fatal. The Transport Services happen to be the pet child of our Government and they always demand and command a lot of facilities at the hands of our Government. I do not blame the Government for giving all the facilities. But the Government should also see that the accidents are reduced in the interests of the public towards whom also the Government owe a responsibility and duty. I am very grateful to the Hon. the Minister for Transport for giving us a nice Policy Note and other papers mentioning the working of the nationalised Transport Services and also a performance Budget of the Tamil Nadu State Transport Department. I must, on the

1975 மார்ச் 29]

[Thiru G. Vasantha Pai]

whole, congratulate the Hon. Minister on the performance of his department and I hope there will be speedier and more efficient services available to the public. With these few words, I resume my seat.

திரு. எல். பலராமன் : தலைவரவர்களே, சாலை போக்குவரத்து துறையிலே நான் அரங்கேற்றிய தேசிய மடமாக்கப்பட்ட பிணை, எத்தனையோ இடுக்கண்களுக்கு இடையே இன்றைக்கு ஓரளவுக்கு சீர்திருத்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும்போது, அந்த அமைச்சர், அவர்களுக்கு இந்த அவையின் மூலமாக என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இது ஒரு லாபகரமான தொழில் என்று தூரதிருஷ்டியோடு பார்க்கும் போது, அதை அரசாங்கம் மேற்கொண்டதற்குப் பின்னர் பின் தங்கியிருக்கும் நிலையிருந்தாலும், பல இடுக்கண்களுக்கிடையே இன்றைக்கு ஒரு கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நிகர லாபம் கிடைக்கும் என்பதைச் சொல்லும் போது பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது. அதை மேலும் சீர்த்திருத்தவதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். ஆந்திர மாநிலத்திலே இதைவிட நல்ல முறையில் நடக்கிறது என்று பொது மக்கள் கூறுகிறார்கள். அங்கே பிரயாணிகளுக்கு மேலும் நல்ல முறையில் வசதிகள் செய்யப் பட்டிருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட வசதிகள் இந்த மாநிலத்தில் இருக்கின்றதா என்று பார்த்தால், அதிலே மிகவும் பின் தங்கிய நிலையில்தான் இருக்கிறது. ஐதராபாத்திலிருந்து சென்னை நகருக்கு ஒரு பஸ் வருகிறது என்றால் அங்கே பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு நல்ல வசதி வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்தித் தந்திருக்கின்றார்கள். அதற்குக் கூடணம் கூட வசூல் செய்கின்றார்கள். குவிக்கும் வசதிக்கு 25 காசு வசூலித்து அங்கே தங்குவதற்கான சூழ்நிலையை உண்டாக்கித் தந்திருக்கின்றார்கள். பஸ் பிரயாணிகள் தங்குவதற்கான வசதி செய்வதற்கு ஒரு திட்டத்தை நம்முடைய அரசாங்கம் உருவாக்கியிருக்கின்றதா என்று பார்த்தால், பழைய காலத்தில் இருந்த நிலைதான் இன்றைக்கு இந்த நிலையங்களில் இருக்கின்றன.

பஸ் ஸ்டாண்ட் என்று கூறமுடியாது, ஒரு ஆள் தங்கக்கூட வசதியில்லாத நிலையங்கள் மாநிலத்தில் இருப்பது மிக வருத்தத்திற்குரியதாகும். நம் மாநில பஸ்ஸில் நூறு மைல் தூரம் பிரயாணம் செய்வதற்குள் மூட்டுகள் கூட கழண்டுவிடும் என்ற அளவுக்குத்தான் பஸ்கள் இன்று ஒடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : பஸ்கள் கழன்றுவிடாமல் இருந்தால் சரி.

திரு. எல். பலராமன் : தலைவரவர்களே பஸ்கள் கழன்றுவிடாமல் இருந்தால் நல்லது என்று சொல்கின்றீர்கள். அதுவும் கழன்றுகொண்டதான் இருக்கிறது என்பதைப் பற்றிப் பின்னர் சொல்ல இருக்கின்றேன்.

குறிப்பின் மீது விவாதம்

[திரு. எஸ். பலராமன்]

[பிற்பகல் 4:00]

ஆந்திர மாநிலத்தில் சூப்பர் டைலக்ஸ் என்று சொல்லக்கூடிய பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த சீட்டுகள் எல்லாம் நீண்ட தூரம் பிரயாணம் செய்வதற்கு மிகவும் வசதியாக இருக்கிறது. 400 மைல் 500 மைல் போக்கூடிய பஸ்களில் அதைப் போன்ற நிலை இல்லாமல் இருப்பதைத் தவிர்க்கவேண்டும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நீண்ட தூரம் செல்லும் பஸ்கள் சிறு சிறு ரிப்பேர்களினால் ஆங்காங்கே நின்று விடுகின்றன. நான்கைந்து வருஷங்களுக்கு முன்னால் குறிப்பாக வேலூரிலிருந்து சென்னைக்கு வரும்போது, 1, 2, 3 என்று எண்ணிக்கொண்டே வருவோம். பத்து பதினைந்து பஸ்ஸ் ரோட்டின் ஓரத்தில் நிற்கும். அந்த நிலைமை இன்றைக்கு ஓரளவுக்குக் குறைந்திருக்கிறது. மேலும் அதைச் குறைப்பதற்கான வழிகளைச் செய்ய வேண்டும். சாதாரணமாக ஒரு பஸ் வழியில் நின்று இருந்தால் வேரம் லைப் ஸ்டாட்கிவிட்டது என்று சாதாரணமாகச் சொல்லுவார்கள். அல்லது டிசல் அபைப்பு ஏற்பட்டது என்று கூறுவார்கள். அப்படிச் சிறுசிறு காரணங்களையெல்லாம் கூறி, பிரயாணிகளை வேறு பஸ்ஸுக்கு மாற்றும் சூழ்நிலையைத் தவிர்ப்பது முறையானதாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு அந்தத் தொழிலாளர்களை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு அரசாங்கம் ஒரு போனஸ் திட்டத்தை அறிவித்திருக்கிறது. அதைப் பாராட்டுகிறேன். மேலும் அந்தத் தொழிலாளர்கள் பிரயாணிகளிடம் அடக்கமாகவும், மரியாதையாகவும் நடப்பதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். பஸ்களிலே பிரயாணம் செய்யும் பிரயாணிகளுக்கும் அந்த பஸ்ஸை நடத்துகிறவர்களுக்கும் தகராறு ஏற்பட்டு, அது பொதுமக்கள் சண்டையாக மாறிவிடும் அளவிற்கு இருக்கிறது. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு ஒழுக்கம் உள்ளவர்களை நியமித்து அவர்கள் பிரயாணிகளிடம் மரியாதையாக நடந்துகொள்வதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். ஆந்திர மாநிலத்திலே 400 மைல் செல்லக்கூடிய பஸ்களிலே கண்டக்டர்களை இல்லாமல் டிரைவர்களை நடத்திச் செல்லக் கூடிய ஒரு நிலை இருக்கிறது. அது ஒரு லாபகரமான நிலை என்று கருதுகிறேன். அதைப்போன்று ஒரு திட்டத்தை தமிழ் நாடு அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறதா என்று பார்த்தால், இல்லையென்றுதான் கூற முடியும். அதைப்போன்று எல்லாம் செய்ய மிகவும் துரிதமாக ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். அரசாங்க உணவுப் பண்டங்களைக் கொண்டு போக இங்கே அரசே ராணுவ வீரர்களைக் கொண்டு லாரி சர்வீஸை நடத்தலாம் என்று சொன்னார்கள். இது விரைவாக நடப்பதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். அதிலும் குறிப்பாக மாஜி இராணுவ வீரர்கள் வட ஆர்க்காடு, தென் ஆர்க்காடு, சேலம் போன்ற மாவட்டங்களிலே அதிகம் இருக்கிறார்கள். ஆகையால் சென்னையிலே ஏற்படுத்துவதைக் காட்டிலும் அந்தந்தப் பகுதிகளிலே ஏற்படுத்தினால் நல்லது என்று இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். மேலும் இப்போது தேசிய மயமாக்கப்படும் என்ற ஒரு அறிக்கை வந்திருக்கிறது. அது எப்போது ஆக்கப்படும் என்ற ஒரு நிச்சயம் இல்லாமலிருப்பது நல்லதல்ல. அதற்காக விரைவான நடவடிக்கைகளை எடுத்து எல்லா பஸ்களையும் தேசிய

1975 மார்ச் 29]

(திரு. என். பலரமன்)

மயமாக்குவதற்கான சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். ஏனென்றால் அந்த பஸ் அதிபர்கள் எல்லாம் பதியுடன் இருக்கிறார்கள். என்ன தொழில் செய்யலாம், இன்றைக்கு எடுப்பார்களோ, நாளைக்கு எடுப்பார்களோ என்றெல்லாம் மனதிலே பதி கொண்டு இருக்கிறார்கள். இந்தக் காலத்திலேயிருந்து எடுப்போம் என்ற வரையறை இருந்தால்தான் நல்லது என்பதை உணர்ந்து அதற்கான சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் எங்கள் பகுதியில் சுற்றுப் பயணம் செய்தபோது அந்தப் பகுதியில் எல்லாம் அரசாங்கப் பேருந்துகளை விடுகிறோம் என்று அனுமதி தந்தார்கள். அந்தப் புதிய பாதைகளுக்கு எல்லாம் அரசாங்கப் பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்று கூறிக்கொண்டு எைக்கு இந்த வாய்ப்பு அளித்துமைக்கு நன்றிகூறி விடைபெறுகிறேன்.

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ் நாட்டின் சாலைப் போக்குவரத்துப் பற்றிச் சிறந்த முறையிலே எழுதப்பட்ட புத்தகங்களை, கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை உறுப்பினர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதில் நான் பார்த்த அளவில், இந்த 8 டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன்களில், போக்குவரத்துக் கழகங்களில், ஒவ்வொரு கழகத்திற்கும் ஒவ்வொரு அளவிலே பஸ்கள் இருப்பதைப் பார்க்கிறேன். டல்ல வன் டிரான்ஸ்போர்டிலே 1,616 பேருந்துகள், சேரன் 453, சோழன் 462, அண்ணா 123 கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 522, பாண்டியன் 527, தந்தை பெரியார் 172; ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு 700. இப்படி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று நாம் பார்க்கிறோம். ஆனால் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் பிரிக்கப்பட்டு இன்னொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்படுகிறபோது, அதிகப்படியாக இருக்கிற பஸ்கள் இன்னொரு கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்படுகின்றன. ஆனால் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இவ்வளவு பேருந்துகள் இருந்தால் நல்ல முறையில் இயங்கும் என்பதற்கான குறிப்பு அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். சாதாரணமாக நான் கேள்விப்பட்டவரையிலே ஒரு போக்குவரத்துக்கழகத்திற்கு 500 பேருந்துகள் இருக்குமானால், அது நல்ல முறையிலே இயங்கும் என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனால் சில இடங்களில் 172 பேருந்துகள் இருக்குமானால், அது நல்ல முறையிலே இயங்குவது கொஞ்சம் கஷ்டமாக இருக்கும். அதேமாதிரி 1616 பேருந்துகள் இருக்குமானால் அது இயக்கப்படுவது இன்னும் கொஞ்சம் கஷ்டமாக இருக்கும். ஆனால், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலே சென்னை, காஞ்சிபுரம் பகுதிகள் இரண்டும் இப்போது தற்போது இருக்கின்ற காரணத்தாலே அதிகப்படியான பேருந்துகள் இருக்கின்றன என்று நான் நினைக்கிறேன். காஞ்சிபுரம் தனியாக இருந்தால், ஒருவேளை 400, 420, பேருந்துகள் தனியாகப் பிரிக்கப்படலாம். அந்த நிலைமை ஏற்படுகிற போது, 200 பேருந்துகள் தான் வரும். இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகத்தை சென்னையிலே ஆரம்பிக்க முடியுமா முடியாதா என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால் அதைப்பற்றி ஆராய்ந்து பார்த்து ஒரு வயபின் யூனிட் என்ற அளவிலே ஆக்குவதற்கான முயற்சிகளை அமைச்சர் அவர்கள் மேற்கொண்டிருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். அவ்வாறு மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சு ம
(திரு. ஜி. சுவாமிநாதன்)

[1975 மார்ச் 29]

அடுத்தபடியாக இந்தப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் சென்னைப்போற்றுத்தவவையிலும் மற்ற இடங்களிலும் மிகவும் அதிகமாக நெரிசல் இருக்கிறது என்ற புகார் பல இடங்களிலிருந்து வருகிறது. சென்னையைப் பொறுத்தவரையிலே; நெரிசல் மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை நாம் நோடியாகவே பார்க்கிறோம். அதற்கு முக்கியமான காரணம் கலெக்ஷன் பாட்டா திட்டம். இப்பொழுது கலெக்ஷன் பாட்டா என்ற ஒரு சிறந்த திட்டத்தைக் கொண்டு வந்து எவ்வளவு பேர் ஏற்றிக்கொண்டு செல்லுகிறார்களோ அதற்கான கலெக்ஷனில் ஒரு சதவிகிதம் கொடுக்கிறார்கள். முன்பெல்லாம் பஸ்ஸிலே ஏற்றிக்கொண்டே போகாத இருந்தவர்கள் அந்த ஒரு சதவிகிதம் பெறுவதால், ரோட்டிலே நடந்து போகலாம் என்று நினைப்பவர்களைக்கூட பஸ்களை நிறுத்தி “நீங்கள் நடந்து போகவேண்டாம் பஸ்ஸிலே போகலாம்” என்று கூப்பிடுகிற அளவுக்கு பரிவுடன் நடந்து கொள்கிறார்கள். அந்தப் பேருந்துகளிலே இருக்கக்கூடிய கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் மக்கள்டம் மிகவும் மரியாதையாக நடந்து கொள்கின்றனர்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : கருணை காட்டுகிறார்கள்.

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் : நான்கைந்து ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே சட்டசபையிலே அவர்கள் மரியாதை கொடுக்கமாட்டேன் என்கிறார்கள் என்றெல்லாம் பேசப்பட்டது. ஆனால் இப்போது அதிகப்படியான மரியாதை கொடுக்கிறார்கள். அதிகப்படியான ஆட்களை பஸ்ஸில் ஏற்றிச் செல்லக் கூடிய நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

திரு. கே. ராஜாராம் : அதிகப் “படி” கொடுப்பதால்.

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் : அதிகப் “படி” கொடுப்பதால் என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் இன்று முக்கியமாக அதிகப்படியான பேருந்துகளை நாம் விடவேண்டும். அதிலே பல சிக்கல்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அது முடியுமா முடியாதா என்று எல்லாம் இருக்கிறது. அந்தக் காலத்திலே, ஒரு பேருந்தில் 40 அல்லது 50 பேர்தான் போகலாம் என்ற அளவிலே இருந்தது. அப்படி போடப்பட்டிருந்ததற்கு முக்கியமான காரணம், அவ்வாறு போகக்கூடிய பயணிகள் அவர்கள் கொடுத்த காசிலே நல்ல முறையிலே பயணம் செய்ய வேண்டும் என்பதற்காகத்தான். ஆனால் இப்பொழுது இருக்கிறவர்கள், எப்படியாவது ஏற்றிக்கொண்டால் போதும் என்று நினைக்கிறார்கள். சென்னையிலே இருப்பவர்கள் மிக விரைவாக வீட்டிற்குச் சென்றுவிட வேண்டும் என்ற கொள்கையிலே இருப்பதால், அதைப்பற்றிக் கூட நாம் கவலைப்படத் தேவையில்லை. இப்பொழுது இருப்பவர்கள் நல்ல முறையிலே பயணம் செய்ய வேண்டும் என்பது ஒன்று. இரண்டாவது, பேருந்துகளுக்கு இழப்புகள், தேய்மானங்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. மிக அதிகமான கூட்டம் பேருந்துகளிலே ஏறுமானால், கிராங்க் ஷாப்ட், எஞ்சின் இவைகளுக்கு ஸ்ட்ரெயின் ஏற்படுகிறது. இதனால் கிட்டத்தட்ட 10 ஆண்டுகள் ஓடக்கூடிய பேருந்துகள்கூட நான்கைந்தாண்டு ஓடக்கூடிய நிலைமை, அதாவது 50 சதவிகிதம் ஓடக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும். சில இடங்களிலே அதாவது தஞ்சை மாவட்டத்தில்

1975 மார்ச் 29]

(திரு. ஜி. சுவாமிநாதன்)

திருநாகேஸ்வரம்-சீர்காழி ரூட் பஸ் களிலே வசூல் அதிகம் செய்யக்கூடிய நிலைமையிலே மக்களை அதிகமாக ஏற்றிக்கொண்டு செல்லுகின்றார்கள் என்று நண்பர் ஒருவர் என்னிடம் சொன்னார். பயணம் செய்துக் கொண்டிருந்ததை அந்தப் பேருந்தில் அவர் எப்படி எண்ணினார் என்பது எனக்குத் தெரியாது. 44 பேர் என்று போட்டிருக்கக்கூடிய இடத்திலே 132 பேர் பயணம் செய்தார்கள் என்று சொன்னார். நான் இருப்பது தஞ்சையிலே ராஜப்பா நகர் என்ற பகுதியாகும். தஞ்சை மருத்துவக் கல்லூரிக்கும் கரந்தட்டான்குடிக்கும் ரூட் நெம்பர் 6 என்ற பஸ் ஓடுகிறது.

(பிற்பகல் 4-10)

அதிலே சாதாரணமாக சில சமயங்களில் 60 பேர் போக வேண்டியிருக்க, 170 பேர் கூட செல்ல வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். பல சந்தர்ப்பங்களிலே நானே நேரில் பார்த்திருக்கிறேன். பஸ்களின் உள்ளேதான் எப்படியாவது தொற்றிக்கொண்டு போவார்கள். இப்பொழுது நிலைமை என்னவென்று பார்த்தால், பஸ்ஸுக்குப் பின்னாலேயே ஏறிக்கொண்டு போகிறார்கள். இன்னும் கொஞ்சம் நாள் போனால் அந்த பஸ்ஸினுடைய டாப்பிலே ஏறிக்கொண்டு போகக்கூடிய நிலைமை வரும் அளவுக்கு அங்குள்ள பயணிகளின் நிலைமை இருக்கிறது ஆகவே, இதைக் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக எவ்வளவுக்கெவ்வளவு குறைக்க முடியுமோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு குறைக்கவேண்டுமென்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்னொன்றைக்கூட நான் இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன். அதாவது அதிகப்படியான பயணிகள் ஏறுகிறபோது, சாதாரணமாக “லாஸ் இன் டிக்கெட்” வருகிறதாகச் சொல்லுகிறார்கள். இவ்வாறு பயணிகளின் கூட்டம் அதிகமாக அதிகமாக டிக்கெட் வாங்காமல் செல்லும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையைப் பார்த்தால், சாதாரணமாக 8 சதவிகிதத்திலிருந்து 12 சதவிகிதம் பேர்கள் டிக்கெட் வாங்காமல் செல்கிறார்கள். ரொம்பக் கூட்டம் அதிகமாகும்போது கண்டக்டருடைய கண்ணில் புடாமல் தப்பிக்கக்கூடிய பயணிகள் மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். கூட்டம் சேர்ச்சேர் அவர்கள் வேண்டுமென்றே தப்பிப்பதில்லை. அப்படிப்பட்ட நிர்பந்தம் அவர்களுக்கு ஏற்பட்டு விடுகிறது. ஒரு ஸ்டாப்பிங்கில் ஏறிய பயணி அடுத்த ஸ்டாப்பிங்கில் இறங்க வேண்டும். ஆனால் டிக்கெட் கொடுப்பதற்குள் பேருந்து அடுத்த ஸ்டாப்பிங்குக்கு வந்து விடுகிறது. அவர்கள் எப்படியோ பஸ்ஸுக்கு உள்ளே ஏறி விடுகிறார்கள். அவர்கள் அவசரமாக இறங்கிப் போய்விடுகிறார்கள். ஒரு பஸ்ஸுக்கு நாம் ஒரு கண்டக்டர்தான் போடுகிறோம். வெளிநாடுகளில் எல்லாம் கண்டக்டர் இல்லாமலேயே பஸ்கள் ஓடுவதாக நண்பர் திரு வசந்த பாய் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். கண்டக்டர்கள் இருக்கும்போதே, பலபேர் டிக்கெட் எடுக்காமல், நம்முடைய நாட்டிலே போய்விடுகிறார்கள். அதனால் கண்டக்டரே இல்லாமல் பஸ் ஓடினால் என்ன நிலைமை ஏற்படும் என்பதை நம்மால் புரிந்துகொள்ள முடிகிறது. அங்கே எப்படி இருக்கிறது என்று சொன்னால், பஸ்ஸில் ஏறிக் கொண்டு ஏறிக் கொள்ளுகின்ற எண்ணிக்கையை எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். நம்முடைய நாட்டிலும் மற்ற மாநிலங்களில் எப்படி இருக்கிறது என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. இவ்வாறு பஸ்களில் ரொம்ப நெருக்கமாக இருக்கும்பொழுது, பயணிகள் வேண்டுமென்றே

(திரு. ஜி. சுவாமிநாதன்)

[1975 மார்ச் 29]

டிக்கெட் எடுக்க வேண்டாமென்று நினைப்பதில்லை. ஏனென்றால் தமிழர்கள் எப்போதும் மிகவும் நாணயமானவர்கள். மிகவும் யோக்கியமானவர்கள், பணம் கொடுத்துவிட்டுத்தான் செல்ல வேண்டுமென்ற நினைப்பு உள்ளவர்கள். அதிலே எனக்கு எந்தவிதமான ஆட்சேபமையும் கிடையாது. ஆனால் இருக்கிற நிலைமை என்னவென்று சொன்னால் ஒரு குறிப்பிட்ட ஸ்டாப்பிங்கிலே பஸ்ஸிலே ஏறியவர்கள் அடுத்த ஸ்டாப்பிங்கிலே அவசரமாக இறங்கவேண்டுமென்று வைத்துக்கொள்வோம், இப்பொழுது இந்த கண்டக்டர் பஸ்ஸுக்கு உள்ளே நின்று டிக்கெட் கொடுத்துக்கொண்டிருப்பதால், அவ்வளவு எளிதில் அந்தக் கூட்டத்தில் அந்தப் பயணி அந்தக் கண்டக்டரைக் கண்டுபிடித்து அந்தப் பணத்தைக் கொடுத்து விட்டுவருவது என்பது இயலாத காரியம். அதற்குள்ளே பஸ் போய்விடும். இப்படி இழப்பு, சென்னை மாநகரைப் பொறுத்த வரையில் மட்டும், கிட்டத்தட்ட 10 சதவிகிதம் ஏற்படக்கூடிய ஒரு நிலைமை இருந்துக் கொண்டிருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். இன்றைக்கு சென்னை மாநகரிலே கிட்டத்தட்ட ஆயிரம் பேருந்துகள் ஒடுகின்றன என்று வைத்துக்கொண்டால் இந்த ஆயிரம் பேருந்துகளுக்கும் ஒரு பேருந்துக்கு ஒரு நாளைக்கு 600 ரூபாய் கலெக்ஷன் என்று வைத்துக் கொண்டால், 10 சதவிகிதம் இழப்பு என்ற நிலையிலே நாம் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், நாள் ஒன்றுக்கு 6 ஆயிரம் ரூபாய் வீதம் ஆண்டு ஒன்றுக்கு கிட்டத்தட்ட 2 இலட்சம் ரூபாய் அளவிலே இப்படி இழப்பு ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது என்று நான் கருதுகிறேன். அமைச்சரவர்கள் இதையெல்லாம் கொஞ்சம் ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று நான் இந்த சமயத்தில் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நான் இன்னொரு பிரச்சினையைச் சொல்ல ஆசைப் படுகின்றேன். இப்பொழுது கண்டக்டர்கள் எல்லாப் பயணிகளையும் ஏற்றிக் கொண்டு போகிறார்கள். ஆனால் மாணவர்கள் என்றால் இந்தக் கண்டக்டர்களுக்கும் டிரைவர்களுக்கும் வெறுப்புதான் ஏற்பட்டு வருகிறது. அந்த மாணவர்களை ஏற்றிக்கொண்டு செல்லமாட்டேன் என்கிறார்கள். இந்தக் கருத்துதான் அதிகமாக இப்பொழுது சொல்லப்பட்டு வருகிறது. பத்திரிகைகளிலேகூட இதைப்பற்றி அதிகமாக எழுதப்படுகிறது. ஏன் இந்த மாணவர்களுக்கும் பஸ் கண்டக்டர்களுக்கும் அதிகமாக பிரச்சினைகள் ஏற்படுகின்றன, தகராறுகள் ஏற்படுகின்றன என்று நான் எண்ணியதுண்டு. இதுபற்றி நான் விசாரித்துப் பார்த்தேன். இந்த மாணவர்களுக்கெல்லாம் பஸ்ஸில் செல்வதற்கு பால் கொடுக்கிறார்கள். அந்த பாஸ்களுக்கு கண்டக்டர்களுக்கும் டிரைவர்களுக்கும் பேட்டா கிடைப்பதில்லை. பேட்டா இல்லாத காரணத்தால், பயணிகள் அதிகமாக பஸ்ஸில் ஏறுவதற்கு நின்று கொண்டிருக்கும்பொழுது, அந்தப் பயணிகளையெல்லாம் ஏற்றிக் கொண்டு போனால் ஏதாவது பேட்டா கிடைக்கும், மாணவர்களை ஏற்றிக்கொண்டு போனால் ஒன்றும் கிடைக்காது என்ற காரணத்தினால், பஸ்ஸில் மாணவர்களை ஏற்றுவதில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. இதனால்தான் பஸ்ஸுக்கு உள்ளே அதிகமாக பயணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள் என்ற ஒரு கருத்தையும் சொல்லுகிறார்கள். அதற்கு ஒரு மாற்று முறையாக இந்த மாணவர்களுக்கு இப்பொழுது கொடுக்கப்படும் பாஸுக்கு பதிலாக டிக்கெட் மாதிரி கொடுத்தால் அதாவது இப்பொழுது சில ஓட்டல்களிலே 90 நாள் 30 நாள் அல்லது 60 நாள் என்று டிக்கெட் கொடுக்கிறார்கள், அதே

குறிப்பின் மீது விவாதம்

2௮௮

1975 மார்ச் 29]

(திரு. ஜி. சுணாநாதன்)

மாதிரி டிக்கெட் கொடுத்துவிட்டால், அவர்கள் பயணம் செய்தாலும் சரி, பயணம் செய்யாவிட்டாலும் சரி அந்த 60 நாளைக்குள் டிக்கெட்டுகளும் தீர்ந்து விடும் என்ற ஒரு நிலைமையை வைத்து, அந்த டிக்கெட்டை கண்டக்டர் கொடுத்து விட்டால், அந்த டிக்கெட்டுக்குள்ள தொகை எவ்வளவோ அதற்குரிய படியை கண்டக்டருக்கும் டிரைவருக்கும் கொடுத்து விட வேண்டுமென்ற ஒரு முறையை நிர்ணயம் செய்வோமேயானால், அந்த மாணவர்களையும் அவர்கள் இதர பயணிகளைப் போல பாவித்து கூட அழைத்துச் செல்லக்கூடிய ஒரு நிலைமை ஏற்படும் என்பதையும் நான் அமைச்சரவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதோடு அமைச்சரவர்கள் கருத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

இன்னொன்று நம்முடைய நண்பர் திரு. வசந்த் பாய் அவர்கள் டபிள் டெக்கர் பஸ் விட வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதிலும் முக்கியமாக மெயின் ரோடுகளிலே விட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அந்த டபிள் டெக்கர் பஸ் அப்பொழுது சென்னைக்குக் கொண்டு வரப்பட்டது. ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்திலே புது அமைச்சர்கள் வரும்போதும் சில சமயங்களிலே சில மாறுதல்களைக் கொண்டு வருவார்கள். ஆனால் அந்த அமைச்சர் போன பிற்பாடு முன்னால் இருந்த அமைச்சர் கொண்டுவந்த மாறுதல் என்ன ஆயிற்று என்று தெரியாமல் போய்விடும். ஆனால் இன்றும் பல நகரங்களிலே குறிப்பாக பம்பாயில் இருக்கிறது. இங்கே முதலில் டபிள் டெக்கர் பஸ் பிரச்சினை வந்த போது டிராம் லைன் இருக்கிறது, ஆகவே எப்படிப் போகுமென்று பிரச்சினை கிளம்பியது. ஆனால் இன்றைக்கு டிராம் லைன் எல்லாம் எடுக்கப்பட்ட பிறகும் டபிள் டெக்கர் பஸ்களை அதிகமாக விடக்காணோம். கல்கத்தா பெருநகரில் இப்பொழுது இந்தப் பிரச்சினைக்கு ஒரு முடிவு கண்டிருக்கிறார்கள். சாதாரணமாக காலே நேரத்தில் கூட்டம் அதிகமாக வருகிறது. அப்பொழுது கிட்டத்தட்ட 100 சதவிகிதத்துக்கு மேல் பயணிகள் ஏறுகிறார்கள். 10 மணிக்கு 11 மணிக்கு மேலே, நேரமாக நேரமாக ஆட்கள் குறைந்து விடுகிறார்கள். அதில் கூட அரசாங்கம் ஏதாவது ஒரு முடிவெடுக்கலாம். எல்லா அலுவல்களையும் 10 மணிக்கு ஆரம்பித்து 5 மணிக்கெல்லாம் முடிக்க வேண்டுமென்று கட்டாயமில்லை. அதிலே அதிகமானவர்கள் அரசாங்க ஊழியர்களாகவும், கல்லூரிக்குச் செல்லக்கூடிய மாணவர்களுமாகத்தான் இருக்கிறார்கள். Staggering of the hours என்று போக்குவரத்து ரொம்ப சௌகரியமாக இருக்கும்படி 100 பேர், 200 பேர், ஆயிரம் பேர் என்று பணியாற்றக்கூடிய அலுவலகங்களையும், கல்லூரிகளையும் 9 மணிக்கு ஆரம்பிக்கலாம். சில வற்றை 6 மணிக்கு விடக்கூடிய நிலைமையை ஏற்படுத்தலாம். இதை போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களால் செய்ய முடியாது. பாக்கி அமைச்சர்கள் இதைப்பற்றி ஆலோசித்து ஒரு முடிவுக்கு வந்தால், இப்பொழுது சென்னை நகரில் இருக்கும் போக்குவரத்துப் பிரச்சினை தீரும். போக்குவரத்துக்கூட இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமாக வாழுடியும். ஆனால் அதிகமாக பஸ் விடுவது என்கிற போது, இந்த பஸ்ஸில் போகிற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் மட்டுமல்லாமல், அந்த பஸ்களும் 4 மணி நேரம், 5 மணி நேரம் என்று மணிக்கணக்கில் சும்மா இருக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. கல்கத்தா பெருநகரிலே டிராலி என்ற ஒரு

(திரு. ஜி. சுவாமிநாதன்)

[1975 மார்ச் 29]

பஸ் விடுகிறார்கள். பஸ்ஸுக்கு கொஞ்சம் அதிகமான அழுத்தமுள்ள என்ஜின்களைப் போட்டு, அதற்குப் பின்னாலே ரயில் கேரஜ் மாதிரி இணைத்து ஒரு டிரெயிலர் மாதிரி விடுகிறார்கள். அந்த பஸ்களை விடுகிறபோது நமக்கு என்ன அனுசூலம் என்று சொன்னால், குறிப்பிட்ட நேரங்களிலே கிட்டத் தட்ட 8 மணியிலிருந்து 9 மணி வரையில், 9 மணியிலிருந்து 10 மணி வரையில், 8 மணியிலிருந்து 10 மணி வரையில் இந்த டிராலி பஸ்கள் விட்டு இந்த பஸ்ஸை ஓட்டினால், பின்னால் தேவையில்லாதபொழுது. அதைக் கழற்றி விட்டுவிடலாம். அதிலேயுள்ள ஆதாயம் ஒரு பஸ்ஸை 10 இலட்சம் ரூபாய் கொடுத்து வாங்குகிறோம் என்று சொன்னால், இந்த டிரெயிலரை இணைப்பதால், அந்த பஸ்ஸின் விலையில் 10 சதவிகிதத் திற்கு அந்த டிரெயிலரை நாம் வாங்கிக்கொள்ள முடியும். இரண்டாவதாக, அது இணைப்போவதில்லை. ஏனென்றால் என்ஜின் ஓட்டம் அதில் கிடையாது. மூன்றாவதாக, இந்த டிரைவர்களும் கண்டக்டர்களும் சும்மா உட்கார்ந்திருக்கிறார்களே என்று கவலைப்படவும் தேவையில்லை. எங்காவது ஒரு இடத்தில் இறக்கிவிட்டுப் போய்விடலாம். ஆகவே இந்த டிராலி பஸ்களை நம்முடைய சென்னை மாநகரத்திலே விட முடியுமா என்று அமைச்சர் அவர்கள் ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று நான் இந்த சந்தர்ப்பத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்த இன்னொரு முக்கியமான திட்டம் ஓர்க்கர்ஸ் பார்டிசிப் பேஷன் என்ற முறையாகும். அது ஒரு சிறந்த திட்டம் என்று எல்லா இடங்களிலும் பாராட்டிப்பேசப்படுகிறது. சோழன் போக்குவரத்துக் கார்ப் பரேஷனிலே எனக்குத் தெரிந்தவர்களைக் கேட்கிறபோது சொல்லுகிறார்கள்: ஒரு பஸ் ஓடாமல் இருந்தால் அங்கு இருக்கக்கூடிய தொழிலாளியே மாணேஜரிடத்திலோ அல்லது அவருக்கு மேல் இருக்கக்கூடிய நிர்வாகிகளிடத்திலோ போய், இந்த பஸ் ஓடாமல் இருக்கிறது என்று சொல்லுகிறான். சில சமயங்களிலே அவருக்கே தொந்தரவாக இருக்கக்கூடிய அளவுக்கு அவனுக்கே அந்தத் தொழிற்சாலையில் உரிமை இருக்கிறது என்ற ஒரு எண்ணம் வந்து விடுகிறது. ஏதோ கடமைக்கு என்று பணி செய்யாமல் இருக்கும் ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. அது ஒரு நல்ல முறை. அந்த நல்ல முறையை இந்த ஓரிரண்டு கார்ப்பரேஷன்களில் மட்டும் தான் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இப்பொழுது இந்த முறை பல்லவன் கார்ப்பரேஷனிலும் சோழன் கார்ப்பரேஷனிலும் மட்டும் தான் இருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். முடிந்தால் மற்ற கார்ப்பரேஷன்களிலும் இந்த முறையைக் கொண்டு வருவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முடிவு செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் இன்னொன்றை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் சென்னையைப் பொறுத்த வரையில், “சர்குலர் ரூட்” என்ற ஒரு ரூட்டை விட்டார்கள். ஒரே பகுதியில் குறுகிய நீளத்திற்கு ஒரு பஸ், நீண்ட நீளத்திற்கு ஒரு பஸ் என்று இப்படியே ஓடிக்கொண்டிருந்தது. சென்னையினுடைய பல பகுதிகளை ஒரே வட்டமாக ஏற்படுத்தி, அதைப் பத்திரிகைகளிலே எல்லாம் கூட விளம்பரப்படுத்தி, அதற்குத்தகுந்த மாதிரி படங்களும் போட்டு, ஒரு பஸ் கிளம்பினால் சென்னை யைச்சுற்றி சுற்றி வருகிற மாதிரி ஒரு நிலைமையை ஏற்படுத்திச் செய்தார்கள். நான் அந்த விளம்பரத்தைப் படித்த போது, அது மிகவும்

1975 மார்ச் 29]

(திரு. ஜி. சுவாமிநாதன்)

சிறந்த முறையில் இருந்தது. சென்னையிலே கூட சில பல பகுதிகளில் பரீட்சார்த்தமான முறையில் அந்தமாதிரி சர்குலேஷன் பஸ்களை நம் முடைய அமைச்சர் அவர்கள் ஒட்டினார்கள். அதற்குப்பிறகு அது என்ன வாயிற்று என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. அது பரீட்சார்த்தமாக நடத்தப்பட்டதா? இல்லை, பரீட்சார்த்தமாக நடந்தது வெற்றிபெற வில்லையா? (மணியடிக்கப்பட்டது).

அடுத்தபடியாக, இந்த கார்ப்பரேஷன்களை எல்லாம் தனித் தனி கார்ப்பரேஷனாக அமைச்சரவர்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். எல்லாவற்றையும் ஒன்று சேர்த்து பூதாகாரமாக எல். ஐ. சி. மாதிரி சேர்த்து வைத்தால், அங்கே இருக்கிறவர்கள் யாரும் வேலை செய்ய மாட்டார்கள். நிறைய பேர் இருந்தால், லாபம் வந்தால் அதிகப்படியான சம்பளம் கேட்க வேண்டுமென்ற நினைப்புத்தான் வருகிறது. தனித் தனி கார்ப்பரேஷன்களாக வைப்பது மிகவும் சிறந்த ஏற்பாடு. இப்படி இன்றைய தினம் கிட்டத்தட்ட 6, 7, 8, கார்ப்பரேஷன்களை நல்லமுறையில் வைத்து நடத்திக்கொண்டு வருகிறோம். இப்பொழுது நாட்டுமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளைப் பொறுத்தவரையில், மத்திய அரசும் கிட்டத்தட்ட இதே கொள்கையைத்தான் கையாளுகிறது. ஒரே இடத்தில் கூட 4 வங்கிகள் இருக்கின்றன. ஆனால் ஒன்று சொல்கிறேன், இதிலே போட்டி மனப்பான்மை இருக்கக் கூடிய நிலைமையை வளர விட்டால் நல்லது. ஒரே இடத்திலே இப்பொழுது பாண்டியன் ரோடுவேஸ் பஸ் ஓடுகிறது, சோழன் ரோடுவேஸ் பஸ் ஓடுகிறது. ஒரு குறிப்பிட்ட ஏரியாவை மார்க் பண்ணி, இது பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குச் சொந்தமான இடம், இந்த ஏரியா சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குச் சொந்த இடம், என்று வைத்தால், நலமாக இருக்கும். இப்போது இந்தியன் பாங்கு, இந்தியன் ஓவர்சீஸ் பாங்கு, கானரா பாங்கு இவைகள் எல்லாம் ஒரே ஊரிலே வைக்கப்பட்டு யார் யார் அதிகமாக டெப்பாசிட்டுகள் வாங்குகிறார்கள் என்று போட்டியிடுவது போல ஒரே இடத்திலே கூட சில பகுதிகளிலே ஒரு 100 பஸ் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் ஒரு 100 பஸ் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் என்று விட்டு விட்டு, போட்டி முறையிலே அமைக்க முடியுமா என்பதை அமைச்சரவர்கள் ஆராய்ந்து பார்க்கலாம். இன்னொன்றையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இந்த கார்ப்பரேஷனில் பணியாற்றுகிறவர்களை ஒரு கார்ப்பரேஷனிலிருந்து இன்னொரு கார்ப்பரேஷனுக்கு மாற்றி விடுகிறார்கள். ஆனால் என்னப்பொறுத்தவரையில், அதற்குச் சில பல நல்ல காரணங்களும் இருக்கத்தான் செய்கின்றன என்று நான் கேள்விப்படுகிறேன். ஆனால் ஒரு வங்கியினுடைய கீளியில், கானரா பாங்கு, இந்தியன் பாங்கு என்று சொன்னால் அதனுடைய கஸ்டோடியன் அதனுடைய அலுவலர்கள் அதே வங்கியில்தான் இருக்கிறார்களே தவிர, இந்தியன் வங்கியிலிருக்கிறவர்கள் இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக்கோ அல்லது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கியில் இருக்கிறவர்கள் கானரா வங்கிக்கோ போவதில்லை. அதைப்போல அந்த கார்ப்பரேஷன் நல்ல முறையிலே, லாபகரமான முறையிலே, நடந்தால்தான், நமக்கு அதிகமான லாபம் வருமென்ற எண்ணம் அங்கு இருக்கக்கூடிய உத்தியோகஸ்தர்கள் மத்தியிலும் வர வேண்டும். அதைப் போல அங்கு இருக்கக்கூடிய ஓர்க்காஸ் என்கிற தொழிலாளர்

அனுமதி கோரி இளர்ச்சி

(திரு. ஜி. சுவாமிநாதன்)

[1975 மார்ச் 29]

களுக்கும் இது நல்லபடியாக முன்னுக்கு வந்தால் தான், நாமும் முன்னுக்கு வர முடியும் என்ற ஒரு எண்ணம் வரும். ஆகவே அவர்களைத் தனித்தனியாக, “வாட்டர்டைட் கம்பார்ட்மென்ட்” என்ற அளவிலே வைக்கலாமா என்று அமைச்சரவர்கள் ஆலோசனை செய்து பார்க்க வேண்டும். எனக்கு என்ன தோன்றுகிறது என்று சொன்னால் அங்கு இருக்கக்கூடிய உயர்தர அலுவலர்களை ஒரே இடத்தில் வைத்து விட்டால் இவர்கள் ஏதாவது தவறு செய்தால், இன்னொருவருக்குத் தெரியாமல் போய்விடும். ஒரே இடத்தில் 10வரும் 20வரும் என்று வைத்துவிட்டால், இன்னொருவருக்குத் தெரியாமல் போய்விடக்கூடும். அதற்கு ஏதாவது ஆய்வு கண்டுபிடித்து விட்டு ஒருவர் தொடர்ந்து ஒரே கார்ப்பரேஷனில் இருக்கிற மாதிரி போக்கு வரத்துக் கழகத்தில் ஒரு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[பிற்பகல் 4-20]

அடுத்தபடியாக, ஒரே ஒரு கருத்து. இந்த ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸிலே ஒரு முறை தஞ்சையில்ருந்து கோயம்புத்தூர் வரை செல்லக் கூடிய நிலைமை எனக்கு ஏற்பட்டது. நல்ல முறையிலே பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பது பாராட்டத் தக்கதுதான். ஆனால் போகிற இடங்களிலே ஹோட்டல்கள் போன்ற இடங்களிலே “கன்வீனியன்ஸ்”, “பர்சனல் கன்வீனியன்ஸ்” எல்லாம் ரொம்ப மோசமாக இருக்கிறது. என்னுடன் கூட வந்திருந்த சில ஆங்கிலேயர்கள் என்னிடம் அதைப் பற்றிக் கூறினார்கள். சில வடநாட்டுக்காரர்களும் கூறுகின்றார்கள். பஸ் எவ்வளவு சௌகரியமாக ஓடினாலும், அங்கே போய் ஒரு ஹோட்டலிலே சாப்பிட வேண்டுமென்று சொன்னால், அது மிகவும் மோசமான ஒன்றாக, அங்கு சாப்பிட முடியாத ஒன்றாக இருந்தால், மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறையிலே கூட தங்களுடைய சார்பாக இருக்கக்கூடிய உணவு வழங்கும் இடங்களையும் மற்ற இடங்களையும் நிர்வகிக்க முடியுமா என்பதை அமைச்சரவர்கள் ஆலோசனை செய்து பார்க்கலாம். ரயில்வேயில் அந்த மாதிரி தான் வைத்திருக்கிறார்கள். நாமும் எடுத்து நடத்தலாம். அதிலே ஒன்றும் தவறு இல்லை என்று அமைச்சரவர்களுக்குக் கூறிக்கொள்கிறேன்.

முடிவாக போக்குவரத்துக் கழகம் என்றாலே, நஷ்டத்திலே நடக்கக் கூடியது என்ற நிலைமையை மாற்றி, 97 இலட்சம் ரூபாய் அளவுக்கு அதில் நல்ல லாபகரமான முறையை ஏற்படுத்தி, தீவிரமாகச் செயல்பட்டு வரும் போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டி இன்னும் நல்ல முறையிலே செயல்பட்டு அவர்கள் திறமையாக நடத்தி நாட்டு மக்களுக்குப் பயனளிக்கவேண்டுமென்று, கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. கே. ராஜாராம் : தலைவரவர்களே, “போக்குவரத்து சம்பந்தமான இந்த விவாதத்திற்கு ஒரு நாள் ஒதுக்கியிருக்கிறார்களே, போதுமா?” என்று சொன்னார்கள். இப்போது கடைசியில் ஒரு நாளைக்குக் கூட பேசுவதற்குப் போதுமான உறுப்பினர்கள் முன் வரவில்லை. நான் இன்று இந்த விவாதத்தில் கலந்து கொள்வதாக இல்லை முதலில்.

1975 மார்ச் 29]

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் : அதற்குக் காரணம் மேலவை அங்கத்தினர்கள் அநேகமாக கார்களிலே வருவதாக இருக்கலாம் என்பதைத் தலைவரவர்களே கூறுகிறார்கள்.

திரு. கே. ராஜாராம் : பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் மட்டுமே நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு அமைச்சரவர்கள் தம்முடைய சாமர்த்தியத்தை உபயோகித்து லாபம் காண்பித்தால் தான் என் போன்றவர்கள் ஒப்புக் கொள்ள முடியும். ஏனெனில், எனக்கு முன் பேசிய அத்தனை பேரும் டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்டிலே ஒரு பெரிய மாறுதலை உண்டு பண்ணி, எல்லாக் கார்ப்பரேஷன்களிலும் லாபம் வருகிறது என்று சொன்னார்கள். ஆனால் பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனில் 1,616 பஸ்கள் இருப்பதும், அதனால் ஒரு கோடியே 20 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுவதும் அவ்வளவு விரும்பத்தக்கதல்ல. அதற்காக அமைச்சரவர்கள் கொள்கைக்குறிப்பிலே சொல்லியிருக்கிற காரணங்கள் அவ்வளவு திருப்திகரமானதாக இல்லை. பெரிய நகரங்களில் ஒகிற பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் அவ்வளவும் நஷ்டத்தில் ஓடுவதாக மற்ற ஊர்களில் இருந்தாலும், நாம் நஷ்டமில்லாமல் அதைச் செய்து காண்பிக்க வேண்டும். அதற்குத் தகுந்த உழைப்பாளிகள், உத்தியோகஸ்தர்கள் நம்மிடம் இருக்கிறார்கள். அவர்களைச் சரியானபடி பிரயோஜனப்படுத்தி, இந்த நஷ்டமும் இல்லாமல் செய்தால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும். அன்பு திரு. சுவாமிநாதன் அவர்கள் சொன்ன மாதிரி, பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனைக்கூட, கொஞ்சம் சோழன், சேரன், பாண்டியன், கட்பொம்மன் டிரான்ஸ்போர்ட் மாதிரி ஒரு 300, 400 பஸ்கள் இருக்கும்படியாக, சிறு சிறு கார்ப்பரேஷனைகளை மாற்ற முடியுமா, அதனால் நஷ்டமில்லாமல் செய்ய முடியுமா என்பதையும் நாம் பார்க்க வேண்டும். நகரத்தில் ஓடக்கூடிய பஸ்களில் காலையிலும், மாலையிலும் அதிகமாகக் கூட்டம் போகிறது. அப்போது தான் வசூலும் அதிகமாக ஆகின்றது. மற்ற நேரங்களில் வசூல் அதிகமாக இல்லையென்று சொல்லப்படுவது வாஸ்தவம்தான். ஆனால் அந்த நேரத்தில் பஸ்களும் குறைவாகத்தான் விடப்படுகின்றன. ஆபீஸ் டைம் இல்லாத மற்ற நேரங்களில் பஸ்களும் குறைவாகத்தான் விடுகிறார்கள். பட்ஜெட்டில் நான் பார்த்தேன். ஒரு லிட்டர் டீசல் ஆயிலுக்கு ஓட வேண்டிய மைலேஜ் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஒரு லிட்டர் பெட்ரோலுக்கு அம்பாசிபர் கார் நமது டிபார்ட்மெண்டில் வைத்திருக்கும் கார்கள் 4 கிலோ மீட்டர்தான் ஓடுகின்றன என்று சொல்லப்படுகிறது. அது குறைவு. பொதுவாக நமது டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்டில் ஒரு சீர்திருத்தம் செய்ய வேண்டுமென்றால் முதலில் இதைத்தான் நான் சொல்லுவேன், மெயின்டினன்ஸ் போதாது. நான் இதைச் சொல்லுவது புதிதல்ல. அமைச்சரவர்களே சொல்லியிருக்கிறார்கள். ரொம்ப “அன்வீல்டியாக” இருப்பதால், டெப்போக்களை அதிகமாக்கி ஒவ்வொரு டெப்போவிற்கும் பேருந்துகளைக் குறைக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது வரவேற்கவேண்டிய ஒன்றுதான். அதைச் செய்ய வேண்டும். மெயின்டினன்ஸ் சரியாக இல்லாததால், ஒவ்வொரு ரோடிலும் ஏதாவது ஒரு பஸ் நின்றுகொண்டிருக்கிறது. அப்படியில்லாமல் இருக்க வேண்டும். அது நமக்கு நஷ்டம்தான். ஓடிக்கொண்டிருந்

(திரு. கே. ராஜாராம்)

[1975 மார்ச் 29]

தால் தான் பணம் வரும். ஒடுகிற பஸ் நின்றாவிட்டால் நஷ்டம். இரண்டு அல்லது மூன்று பஸ் வைத்திருக்கிற தனியார் பஸ் ஆபரேட்டரைய பஸ் நின்றாவிட்டால், அந்த டிரைவரே சரி பண்ணிவிடுவார். ஆனால், கவர்மெண்ட் பஸ்ஸிலே அது சிடையாது. அவரவர்கள் தங்களுக்குக் கொடுத்த வேலையைத்தான் செய்வார்கள். பஞ்சர் என்றால், பஸ்ஸை அங்கேயே நிறுத்தி டெப்போவிற்கு “போன்” பண்ணுவார்கள். அவர்கள் எடுத்துக் கொண்டுபோய் பயரை மாற்றி, வண்டியை ஓட்ட வேண்டும். இப்படி “அட்மினிஸ்ட்ரேஷனிலும்” செலவு மிகக்கு ரொம்ப அதிகம். மெயின்டினன்ஸ் சரியாகச் செய்வதற்கு அமைச்சரவர்கள் கொஞ்சம் கவனத்தைச் செலுத்தினால், ஒரு 5, 6 மாதங்களில் சரி செய்துவிடலாம். பணத்தையும் இன்னும் அதிகமாக மிச்சப்படுத்த முடியும். இங்கேயிருந்து மதுரைக்குப் போனால், வழியில் குறைந்தது “half a dozen” பஸ்களாவது நிற்கும். நான் ஏதோ குறை சொல்ல வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. இதைக் குறையாக நினைக்கக் கூடாது. இந்த டிபார்ட்மெண்ட் இன்னும் நல்ல முறையில் செயல்பட வேண்டும். நஷ்டமில்லாமல் ஆகவேண்டும் என்ற பெரிய ஆசைதான் எனக்கு. வேறு ஒன்றுமில்லை. மற்ற கார்ப்பரேஷனையெல்லாம் நஷ்டமில்லாமல் ஆக்கிவிட்டார்கள். எல்லாவற்றிலும் இலாபம் வருகிறது. அது ஒரு நல்ல காரியம். அதே மாதிரி பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனிலும் செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

“எக்சாஸ்ட்” பைப் மூலமாக முன்னாலே எல்லாம் புகை ரொம்ப கக்கிக் கொண்டிருந்தது. ஜனங்கள் தெருவில் எங்கும் போக முடியவில்லை. ஆகையினால் மேல் நோக்கி “எக்சாஸ்ட் பைப்புகளை” வைக்கலாம் என முடிவு செய்திருப்பதாகப் போன வருஷம் கூட அமைச்சரவர்கள் சபையில் குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால், என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. இப்போது ஒடுகிற பஸ்களிலெல்லாம் மேல் நோக்கிப் புகை போகவில்லை. கீழ் நோக்கித்தான் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. மேல் நோக்கிப் போகும்படியாக ஏற்பாடு செய்தால், சுகாதாரத்தை அது பாதிக்காது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தேசியமயமாக்கும் விஷயம் திடீரென்று நின்று போய் விட்டது. சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கு அவர்கள் அப்பீல் பண்ணியதால், நீலகிரி ஜில்லாவைச் சேர்ந்தவர்கள் அப்பீல் பண்ணினதால், நின்றுபோய்விட்டது. தனியாகவாவது மூல் பண்ணி சீக்கிரமாக முடிவுக்குக் கொண்டு வந்து தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையை மீண்டும் விரைவுபடுத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இப்போதும் வேறு ஏதேதோ வகையில் பண்ணுகிறார்கள். பெர்மிட்டுகள் முடிவடையும்போது அவைகளுக்குத் திரும்பவும் கொடுக்காமல், அதற்குப் பதிலாக அரசு கார்ப்பரேஷன் பஸ்களை விடுகிறார்கள். இது ரொம்ப நாளாகும். ஆகையினால், சுப்ரீம் கோர்ட்டில் இந்தக் கேசை சீக்கிரம் எடுத்துக் கொள்வதற்கு, தனியாக மூல் பண்ணி, ஒரு பெடிஷன், அபிபவிட்டைக் கொடுத்து சீக்கிரமாக எடுத்துக் கொள்ளும்படி பண்ண முடியுமா என்பதைப் பார்ப்ப வேண்டும். ஏதோ இரண்டு பேர் கோர்ட்டுக்குப் போவதனாலே தேசிய மயமாக்கும் ஒரு நல்ல கொள்கையை, நோக்கத்தை யாரும் எதிர்க்கவில்லை. இதற்கு முன்பு

1975 மார்ச் 29]

(திரு. கே. ராஜாராம்)

வது நண்பர் திரு. சுவாமிநாதன் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் ஆட்சேபனை சொல்லி வந்தார்கள். இப்போது அதையும் விட்டுவிட்டார்கள். அவர்களும் ஆட்சேபனை சொல்லுவதில்லை. ஆகையினால் அதை துரிதமாக தேசியமயமாக்குவது நல்லது. ஒவ்வொரு தனிப்பட்ட டிரான்ஸ்போர்ட்காரர் 60 பிரயாணிகள் செல்லக் கூடிய பஸ்ஸுக்கு மூன்று மாதத்திற்கு, காலாண்டுக்கு, கிட்டத்தட்ட ஆயிரம் ரூபாய் வரி செலுத்துகிறார்கள். ஆக ஒரு வருஷத்திற்கு கிட்டத்தட்ட ரூபாய் 4,000 அரசாங்கத்திற்கு வருகிறது. அவ்வளவு தொகையாவது நம் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் வரவேண்டும். இன்று நாம் “நேஷனலைஸ்” பண்ணினதினாலே, இதைக் காட்டிலும் அதிகமாக வரவேண்டும். ஒரு பஸ்ஸுக்கு ரூபாய் 4,000-க்குக் குறையாமல் சராசரியாக எல்லா பஸ்களிலும் வரும்படி பார்க்க வேண்டும். ஆவரேஜாக ஒரு வருஷத்திற்கு தனியாரிடமிருந்து வசூல் பண்ணும் அந்த வரித் தொகையாவது வர வேண்டும்.

(பிற்பகல் 4-30)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, அரசு நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களுடைய பேருந்துகளுக்குத் தனியார் பேருந்துகளுக்கு உள்ளதைப்போலவே வரியைக் கட்டித்தான் தீரவேண்டும். ஆகவே, அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த வரையில், அவர்களும் இந்தப் பேருந்துகளுக்கு என வரித் தொகைகளை வசூலித்து விடுகின்றார்கள்.

திரு. கே. ராஜாராம் : விளக்கத்திற்கு நன்றி. எதிர்க் கட்சியைச் சார்ந்த ஒரு உறுப்பினர், “அரசாங்கம் வரிக்காக பணத்தை ஒதுக்கி விடுகின்றார்களே தவிர அதை ‘அட்ஜெஸ்ட்’ செய்வதில்லை. அப்படியே விட்டுவிடுகின்றார்கள்” என்று சொல்லிய காரணத்தினால்தான் இதைச் சொன்னேன். தனிப்பட்டவர்களைப் போல அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் எல்லா பஸ்களுக்கும், ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும், எல்லா வற்றுக்கும் வரியைச் செலுத்தி விடுவதானால், ஆட்சேபனை இல்லை. அப்படி இல்லாமலிருந்தால், முழுவதுக்கும் அரசாங்கம் சரியானபடி வரியைச் செலுத்திவிட வேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் சொன்ன விளக்கத்தினை வரவேற்கிறேன். மேலும் பொதுவாக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் என்னென்ன மாற்றங்களைச் செய்தால், அதைத் தொடர்ந்து இப்படி நஷ்டம் இல்லாது நடத்த முடியும் என்பதற்கு அனுபவஸ்தர்களைக் கொண்டு அமைச்சர் அவர்கள் வழிமுறைகளைக் காண வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, இந்தக் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பில் நல்ல ஆலோசனைகளை வழங்கிய, மேலான ஆதரவினைத் தந்த அனைத்து உறுப்பினர்களுக்கும் என் நன்றியறிதலை முதலில் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வசந்த பாய் அவர்கள் : பேசும்போது, தமிழ் நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம்பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் துவங்குவதுபற்றி ஏதோ 1946-லேயே

(திரு. ச. இராமச்சந்திரன்)

[1975 மார்ச் 29]

யோசனை இருந்ததாக அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்தத் தகவல் என்னிடம் இல்லை. தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்த மட்டில், பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றை ஏற்படுத்துவதற்காக கடந்த ஒரு ஆண்டு காலமாக முயற்சி செய்து வருகிறோம். அண்மையில் இந்திய அரசு கூட்டிய அனைத்து மாநிலப் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மகாநாட்டில், இப்படிப்பட்டதொரு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்துவது பற்றிய கருத்து வலியுறுத்தப்பட்டது. அப்போது இந்திய அரசின் போக்குவரத்துத் துறையும் திட்டக் குழுவும், “தமிழ் நாட்டில் அப்படி ஒரு கழகம் துவக்கப்படுமானால், அதற்கு நாங்கள் தடையாக, எதிராக இருக்க மாட்டோம்” என்று சொன்னார்கள். ஆனாலும் இதற்குப் போதுமான நிதி ஆதாரத்தினைத் திரட்டுவதற்குச் சற்று கடினமான சூழ்நிலை இருந்தது. இருந்தாலும் நல்ல வேளையாக இந்திய அரசு கொண்டுவந்துள்ள “வேலை வாய்ப்புத் திட்டம்” என்கின்ற திட்டத்தில், பல்வேறு மாநிலங்களில் அந்தத் திட்டத்திற்கான நிதியினை முழுதுமாகச் செலவு செய்யக் கூடிய வாய்ப்பு இல்லாமல் இந்தியப் பேரரசுக்கே திருப்பித் தந்து விடக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. அந்த நேரத்தில் தமிழ் நாடு அரசின் சார்பிலே, “இந்த வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தின் அடிப்படையில், முன்னாள் இராணுவ வீரர்களுக்கு வேலை தரும் வகையில் இப்படிப்பட்ட தொரு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் துவக்குவதாகவும் அதற்கு மத்திய அரசினைச் சார்ந்த முன்னாள் இராணுவ வீரர்களுக்கு மறுவாழ்வு அளிக்கும் துறையும் இதே போல் வேலை வாய்ப்பு அளிக்கும் திட்டத்தின் கீழ் நிதி தர வேண்டும் என்று கேட்டோம். அந்த நேரத்திலே, ஒதற்குப் போதுமான அளவிற்கு நிதி தயாராக இருந்ததால், அவர்களும் ஒப்புக் கொண்டார்கள். ஆனால், முன்னாள் இராணுவ வீரர்களுக்கு மறு வாழ்வு அளிப்பதற்காக, கிட்டத்தட்ட சில கோடி ரூபாய்களை வைத்துக் கொண்டுள்ள மத்திய அரசின் உள் துறை இன்னும் இதற்காக நமக்கு அனுமதி அளிக்கவில்லை. இருந்தாலும்கூட, உள்ள இந்த நிதியை வைத்துக் கொண்டு, அதாவது மத்திய அரசாங்கத்திடமிருந்து பெறும் ரூபாய் 20 இலட்சம், நமது அரசாங்கத்தின் சார்பிலே ரூபாய் 5.4 இலட்சம், தமிழ்நாடு சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன் சார்பிலே ரூபாய் 5 இலட்சம், எக்ஸ்-ஸர்வீஸ்மென் என்று அவர்களுக்காக இருக்கும் நிதியிலிருந்து ஒரு இலட்சம் முதலாகவும் கடனாக ரூபாய் 8-6 இலட்சமும், ஆக கிட்டத்தட்ட ரூபாய் 40 இலட்சத்தில் இந்தப் பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் இப்போது உருவாக இருக்கிறது. முதலில் 100 லாரிகளைக் கொண்டதாக இது துவங்கப்பட இருக்கிறது. இடையில் மத்திய அரசிடமிருந்து மேலும் ரூபாய் 20 இலட்சம் கூடுதலாக வந்திருப்பதாகவும், அதையும் அவர்கள் வரும் 31-ம் தேதிக்குள் தந்துவிடுவதாகவும் சொல்லியிருக்கின்றார்கள். இதையும் சீக்கிரம் கொடுத்துவிட வேண்டும் என்று கேட்டிருக்கிறோம். இது கிடைத்தால், மேலும் 100 லாரிகளைப் பெற்று, மொத்தம் 200 லாரிகளைக் கொண்டதாக இந்தப் பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் அமைவதற்கு வழி வகை ஏற்படும் என்று முதலில் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து, அரசுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளில் இந்த ஆண்டு லாபம் கிடைத்துள்ளது பற்றிக் குறிப்பிட்டு; சற்று ஆச்சரியமாகவே பேசினார். அரசுடமையாக்கப்பட்ட தொழில்கள் பொதுவாக நட்டத்தில் தான் நடக்க

1975 மார்ச் 29]

(திரு. ச. இராமச்சந்திரன்)

வேண்டும் என்பதில்லை. போதுமான கவனமும் அக்கறையும் செலுத்தினால், எந்தத் தொழிலையும் லாபகரமாக நடத்த முடியும் என்பதைக் கண்கூடாகப் பார்க்க முடிகின்றது.

அரசுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளிலிருந்து வரும் வருவாய் என்று பார்க்கும்போது, இந்த ஆண்டு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ரூ. 120 இலட்சம் நட்பம் ஏற்பட்டாலும், மொத்தத்தில் பார்க்கும்போது, மொத்த வருமானத்திலே, அதாவது ரூ. 217 இலட்சத்திலே இந்த ரூ. 120 இலட்சம் போனாலும் ரூ. 97 இலட்சம் லாபமாகக் கிடைத்திருக்கின்றது என்றுதான் கொள்ள வேண்டும். இந்த இலாபக் கணக்கை மட்டும் பார்த்துவிட்டு, அதிலே ஒரு முடிவிற்கு வந்துவிடக்கூடாது. அதிலே உண்மையாக எந்த இடத்தில் நமக்கு உரிய உயர் வருவாய் கிடைக்கின்றது என்று சொன்னால் “ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் ரெவின்யூ” என்கின்ற வகையில், அந்த வகையில், நான் கடைசியில் எப்படி மோட்டார் வாகன வரி வருவாய் உயர்ந்திருக்கின்றது என்பதை எடுத்துக் காட்டியிருக்கிறேன். 1966-67 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 15 கோடியாக இருந்த மோட்டார் வாகன வரி இன்றைக்கு ரூ. 38 கோடியாக உயர்ந்திருக்கின்றது. ஆக மோட்டார் வாகன வரி அந்த அளவிற்கு உயர்ந்திருக்கின்றது. அந்த அளவிற்கு உயர்வதற்கு “டேக்ஸ் பொடேன்ஷியல்” என்று சொல்லுகின்றார்களே, வரி போடுவதற்கான வாய்ப்பு, அது எந்த அளவிற்கு உயர்ந்திருக்கின்றது என்ற அடிப்படையில் பார்க்கும்போது, நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் இயங்குவதால்தான் அப்படி என்று கொள்ள வேண்டும். அவை நல்ல முறையில் இயங்கவில்லை என்றால், இது இருந்திருக்காது. நல்ல முறையில் இயங்குவதால்தான் வரியை உயர்த்துகிறோம். இது நான் வரையில் இந்த வாய்ப்பு நமக்குக் கிடைக்காமலே தனியாருக்கு இருந்து வந்திருக்கின்றது. அது மட்டுமில்லாமல், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இப்படி நல்ல இலாபத்தில் இயங்கும்போது, இன்னொரு கஷ்டமும் வருகின்றது. மத்திய அரசு பல்வேறு முனைகளில் வரிகளை விதித்தாலும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் லாபத்தில் நடைபெறும்போது, 100-க்கு 55 என்று கார்ப்பரேஷன் டேக்ஸாகப் போய்விடுகின்றது. அது பற்றிக் குறிப்பிட்டு, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்கள் மகாநாட்டிலே, “மாநிலங்கள் நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இந்த வரியிலிருந்து விலக்கு அளிக்க வேண்டும்” என்று கேட்டிருக்கிறோம். பொதுவாக மாநில அரசுகளுக்கு ஏற்கெனவே பெரும் நிதிப் பற்றாக்குறை இருந்து வரும் சூழ்நிலை இருக்கும்போது, இப்படி வரும் லாபத்திலே பெரும் பகுதியை அதாவது 100-க்கு 55 அல்லது 57 என்ற அளவிற்கு அவர்கள் வரியாகக் கொண்டு போய்விட்டால், மாநிலங்களுக்கு நிதி வருவாய் மிகக் கடுமையாகக் குறைகின்றது. அது மட்டுமில்லாமல், இப்போதுள்ள புதிய ஏற்பாட்டின் மூலம் கார்ப்பரேஷன் டாக்கஸையும் இன்கம் டாக்கஸையும் சேர்த்து டிவினிடின் பூலில் போட்டாலும் பரவாயில்லை. அப்படி இல்லை. இதனால் எந்த அளவிற்கு லாபத்தைக் கூட்டிக் காண்பிக்க முடியும் என்று போட்டி யிடுவதற்குப் பதிலாக, எப்படி லாபத்தைச் சரி செய்யலாம் என்ற நிலைமை தான் மாநில அரசு நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே வரும். இதனால் ஏற்படும் வீளைவுகள் என்ன என்று பார்க்கும்போது, யார் திறமையாக நிர்வாகத்தை நடத்துகின்றார்கள், மேனேஜ்மென்ட் டேலண்ட் யாரிடம் இருக்கின்றது என்று பார்க்கும் வாய்ப்பினை மாநில அரசு

(திரு. ச. இராமச்சந்திரன்)

[1975 மார்ச் 29]

நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இழந்து விடுகின்றன. இது நமது மாநிலத்தைப் பொறுத்து மட்டும் இல்லை. இந்தியாவிலுள்ள அவ்வளவு மாநிலங்கள் நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பிலும், இது எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது. ஆகவே, அரசு நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வருமான வரியிலிருந்து விலக்கு அளிப்பார்களானால், அதன் காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுடைய திறமையைக் காட்டுவதற்குப் பாடுபடும், அந்த அளவிற்கு ஒவ்வொரு கழகமும் லாபத்தை உருவாக்க முயலும், அதற்கான வாய்ப்பும் ஏற்படும். இப்போதும் மத்திய சர்க்காருக்கு, கார்ப்பரேஷன் டாக்ஸின் மூலம் வரும் வருவாயில், மாநில அரசுகள் நடத்தும் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலிருந்து வரும் பகுதி எவ்வளவு என்று பார்த்தால், அது கொஞ்சமாக இருக்காது. எனவே, மத்திய சர்க்கார் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வருமான வரியிலிருந்து விலக்கு அளிப்பார்களானால், நிச்சயமாக உண்மையான திறமை உருவாகும். அது மட்டுமல்லாமல், நிர்வாகத் திறமையை வெளிக் கொணரவும் வழி வகை ஏற்படும் இதனால் என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

(பிற்பகல் 4-40)

மாண்புமிகு அங்கத்தினர் திரு சுவாமிநாதன் அவர்கள் பேசுகிற போது, ஒன்றைச் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களைத் திறமையாக நடத்த வேண்டும் என்பதற்காக நம் நாட்டில் எந்தெந்த வகையான திறமைகள் இருக்கின்றனவோ அவைகளைப் பயன் படுத்தவேண்டும் என்ற அடிப்படையிலேதான், காலஞ்சென்ற திரு. டி. லி. எஸ். கிருஷ்ண, திரு. மகாலிங்கம், அதேபோல் எஸ்.ஜி.பி. நிறுவனத்தைச் சேர்ந்த திரு. வரதராஜன், இன்னும் டாக்ஸ் கன்சல்ட்டெண்ட் திரு. வித்தியா சங்கர் ஆகியவர்களைக் கொண்டு ஒரு நிபுணர்கள் குழு அமைக்கப்பட்டது. அவர்களுடைய பரிந்துரைப்படி, 500 பேருந்துகள் ஒரு கழகத்தில் இருக்குமானால், அது சிறந்த நிர்வாகமாக இயங்கும். அதுதான் அவர்களுடைய அறிவுரைகள். ஆனால், நம்முடைய நாட்டில் சுமார் 10 ஆயிரம் பஸ்கள் ஒடுகின்றன. ஆகவேதான் நம் தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்து, 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைத்து ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கும் இரண்டு மாவட்டம் என்ற அளவிலே நாம் ஏற்கெனவே பிரித்திருக்கிறோம். அந்த வகையிலே பார்க்கிறபோது, ஒரு மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குக் குறைந்தது 1,500 பஸ்கள் என்று அமையும். ஆகவே பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு பேருந்துகள் எண்ணிக்கையைக் கொண்டிருந்தாலும் கூட எல்லா பஸ்களும் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பிறகு, 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக, ஒரு கழகத்திற்கு 1,500 பேருந்துகள் என்ற அடிப்படையிலே அமையும். அண்மையிலே பம்பாய்க்குச் சென்று திரு. பல்கிவாலா அவர்களைச் சந்தித்துக்கூட 500, 500 பேருந்துகளாக எப்படி ஆக்குவது என்ற ஆலோசனையைக் கேட்டேன்.

1975 மார்ச் 29]

(திரு. ச. இராமச்சந்திரன்)

சட்ட மன்ற மேலவையில் கூட போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே வராமல், ஏன் பம்பாய் போளர்கள் என்று கேட்டிருக்கின்றார்கள். பம்பாய் போளது இதற்காகத்தானே தவிர வேறு அல்ல. அவர்கள் ஒரு ஆலோசனையைச் சொன்னார்கள். ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 3 நிர்வாகக் குழுக்கள் வைத்து, 3 நிர்வாக இயக்குநர்களை நியமிக்கலாம், அதாவது மேனேஜிங் டைரக்டர்களை நியமிக்கலாம் என்றார்கள். “ஒவ்வொரு நிர்வாக இயக்குநரிடத்திலே ஒரு கழகப் பகுதியை ஒப்படைத்து, அந்த 500 பேருந்துகளுக்கு அவரே முழுப் பொறுப்பும் ஏற்றுக் கொண்டு மொத்தமாக பேலன்ஸ் ஷீட்டைப் போடுகிற முறையைக் கொண்டு கூட்டிக்கொள்ளலாம். அதுதான் (உங்களுக்கு நிர்வாகத் திறகு அதுமாதிரி) போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏராளமாக ஆகாமலிருப்பதற்கு சரியானதாக இருக்கும்” என்பதை யோசனையாக அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்த யோசனை சிறந்த யோசனை என்று அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. இந்த அடிப்படையிலே பார்க்கிறபோது, இன்று நாம் அமைத்திருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும், எல்லா பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட பிறகு, சம அளவு பேருந்துகளைப் பெற்றிருக்கிறது. சம அளவில் இருந்துகொண்டு அவை இயற்கையாக இயங்குகின்றன என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சென்னை மாநகரத்திலே, நடைபெறுகிற பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். அதிலே 120 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று இருக்கிறது. அதிலே உண்மை என்ன வென்றால், கடந்த ஆண்டுதான் எவ்வளவோ காலத்திற்குப் பிறகு, ஒரு 3 கோடி ரூபாய் மத்திய சர்க்கார் கொடுத்தார்கள். இந்த 3 கோடி ரூபாய்க்கும் பேருந்துகள் வாங்கி அவைகளை அண்மையிலே 2, 3 மாதங்களாகத்தான் ஒட்டுகிறோம் என்றாலும், இந்த ஆண்டு தேய்மானம், பெர்சிசியேஷன் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆகவேதான் இந்த பிகர், 120 லட்சம் என்று வந்திருக்கிறது. வேறு காரணம் அல்ல.

THIRU G. SWAMINATHAN: Sir, may I know what is the amount that was given by the Government of India to the other Metropolitan cities and how it compares with the amount that has been granted to us?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, அதற்கும் நான் வருகிறேன். அது ஏன் என்பதற்கு ஒரு முக்கியமான நிலைமை இருக்கிறது. மாநகரங்களிலே ஒடுகின்ற பேருந்துகளுக்கும் அதே நிலைமை தான் இருக்கிறது என்பதை நாம் நன்றாக அறிவோம். ஜப்பான் நாட்டு டோக்கியோவிலேயும் இதே நிலைமை தான். லண்டன் மாநகரத்திலே இதற்கு ஒன்றைச் செய்கிறார்கள். பேருந்துகளுடைய கிரயத்திலே பாதியை, பேருந்துகளை வாங்குகிறபோது, இனாமாக, கிராண்ட் ஆக அந்த சர்க்கார் கொடுத்து விடுகிறார்கள். இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் பிரதமர் அவர்கள் இந்தியாவில் உள்ள “மெட்ரோபாலிடன் சிட்டிஸ்”

(திரு. ச. இராமச்சந்திரன்)

[1975 மார்ச் 29]

பம்பாய், டெல்லி, கல்கத்தா, சென்னை போன்ற நான்கு நகரங்களிலும் பஸ் வசதியை எவ்வாறு சீர்படுத்த வேண்டுமென்பதற்காக ஓர் குழுவை நியமித்தார்கள். இந்தக் குழுவினர் இந்த நான்கு நகரங்களுக்கு இந்த அடிப்படையிலே என்னென்ன செய்யவேண்டுமென்று சில பரிந்துரைகளைச் செய்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பரிந்துரைகளில் ஒன்று மாநகரங்களில் நடக்கின்ற போக்குவரத்துக்களை கம்பெனிகளாக ஆக்க வேண்டும் என்பது. இரண்டாவது, அந்த முதலீட்டில் மத்திய சர்க்கார் ஒரு பங்கைப் பெற வேண்டும். மூன்றாவது, அவைகளுக்கு வட்டியில்லாத கடன் தர வேண்டும். நான்காவது, அவர்கள் வாங்குகின்ற பொருள்களுக்கு வரி விலக்கு அளிக்கவேண்டும். இப்படிப்பட்ட பரிந்துரைகளையெல்லாம் செய்திருக்கிறார்கள். இந்தப் பரிந்துரைகளை அமுல் நடத்த வேண்டுமென்று கடந்த 2 ஆண்டுகளாக நாமும் பிரதமர் அவர்களும் சொல்லி, திட்டக் குழுவினுடைய சப்-கமிட்டி உருவாகியது. அந்தப் பரிந்துரைகளை அமுல்படுத்த வேண்டுமென்று நாம் வற்புறுத்தி வருகிறோம். ஆனால் அதற்குப் பதிலாக என்ன செய்துவிட்டார்கள் என்றால், அந்தக் குழு அமைத்ததே டெல்லிக்காக என்பதுபோல், டெல்லியிலே டிரான்ஸ்போர்ட் அதாரிடி சரியாக இயங்காத காரணத்தினாலே தங்களுடைய யூனியன் பட்ஜெட்டிலே அதை எடுத்துக்கொண்டு நீங்கள் எல்லாம் எப்படியாவது பார்த்துக்கொள்ளுங்கள் என்பதைப் போல விட்டுவிட்டார்கள். அண்மையிலே டிசலுக்குரிய எக்ஸைஸ் வரியை உயர்த்தினார்கள். அந்தக் கூடுதல் வரியிலிருந்து மாநகரங்களிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளுக்காவது விலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று சொன்னோம். அதற்கு அடிப்படையான காரணம் சென்னை. சென்னை மாநகரம் வளர்ச்சியடைவதற்கும் இங்கே வருகின்ற போக்குவரத்து நெரிசலுக்கும் தமிழகம் மட்டும் காரணமல்ல. தமிழகம், ஆந்திரம், கேரளம், கர்நாடகம் ஆகிய நான்கு மாநிலங்களுடைய “சென்ட்ரல் ஆப் கிராவிடி” போல் சென்னை நகரம் உள்ளது. பம்பாய் நகரத்தை எடுத்துக்கொண்டால், மராட்டியம், குஜராத் ஆகிய மாநிலங்களுக்கு சென்ட்ரல் ஆப் கிராவிடி போல் இருக்கிறது. கல்கத்தாவை எடுத்துக்கொண்டால் அஸ்ஸாம், பீகார், ஒரிசா மாநிலங்களிலிருந்து நெரிசல் வருகிறது. அப்படி சுற்று மாநிலங்களிலிருந்து வருகின்ற மக்கள் போக்குவரத்து காரணமாக, நெருக்கடித் தன்மை ஏற்படுகின்றது. இதை ஒரு மாநிலத்தினுடைய பிரச்சினையாகக் கருதாமல், நம் நாட்டினுடைய பிரச்சினையாகக் கருதவேண்டும். டெல்லி மாநகரத்திலே நடக்கக் கூடிய அந்தப் பஸ்ஸைப் பார்க்கின்றபோது, நான் அங்கே சென்றிருந்தபோது, மாதந்தோறும் சம்பளம் கொடுப்பதற்குக்கூட மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து கடன் வாங்கி ஊழியர்களுக்குச் சம்பளம் கொடுத்து வருவதாகச் சொன்னார்கள்.

இந்த ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட அறிக்கையிலே கூட மத்திய சர்க்காரிலிருந்து டெல்லி டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனுக்குக் கடன் என்கின்ற வகையில் ரூ. 15,64,00,000 தருகிறார்கள். ரூ. 10,40,00,000 பிளான் எக்ஸ்பெண்டிச்சர் ரூ. 5,24,00,000 என்று சேர்த்து ரூ. 15,64,00,000 தருகிறார்கள். சென்ற ஆண்டு அவர்கள் 14 கோடி ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அங்கே இருக்கின்ற திறமை குறைவானாலும்கூட, பணத்தைப் போட்டுக்கொண்டிருக்கின்றார்கள். ஆனால்

1975 மார்ச் 29]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

அந்த மெட்ரோபாலிடன் சிடிஸ் டீம் சொன்னபடி, யார் யார் எப்படிப் பயன்படுத்துகிறார்கள் என்று பார்க்க வேண்டும். டீசல் உபரி வரியைக் கூடப் பயன்படுத்துகிறார்கள். எக்ஸைஸ் வரி என்று எடுத்துக்கொண்டால், அந்த எக்ஸைஸ் வரியில் தள்ளுபடி செய்கிறார்கள். நம் திறமைக்கு மதிப்பும் வாய்ப்பும் இல்லாமல் போகிறது. “உங்களுக்குத்தான் திறமையிருக்கிறதே, திறமையாக நடத்துகிறீர்களே, உங்களுக்குத்தான் நஷ்டம் இல்லையே, இன்னும் ஏன் பணம் கேட்கிறீர்கள்?” என்கிறார்கள். சென்ற ஆண்டு நம் நஷ்டம் குறைவாக இருந்து, இந்த ஆண்டு ஒரு 3 கோடி ரூபாய் கொடுத்ததால், நஷ்டம் இல்லாமல் இருந்தால் அதைப் பார்த்து அடுத்த ஆண்டு உங்களுக்குத்தான் நஷ்டமில்லையே, ஆக எதற்காகக் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்கின்ற ஒரு சூழ்நிலைதான் ஏற்படுகிறது. ஒரு மாநிலத்திற்கு உதவி செய்கின்றபோது, அது டெல்லிக்காக இருந்தாலும் சரி, கல்கத்தாவுக்காக இருந்தாலும் சரி, பம்பாய்க்காக இருந்தாலும் சரி, சென்னைக்காக இருந்தாலும் சரி, நான்கு நகரங்களையும் ஒன்றாக பாலித்து, இன்னும் சொல்லப்போனால் நான்கு நகரங்களையும், தேசிய நகரங்கள் “நேஷனல் சிடீஸ்” என்று எடுத்துக் கொண்டு, நான்கு நகரங்களுக்கும் உதவி செய்கின்ற முறையை வரையறைப்படுத்தி, அந்த வரையறைகளும் திட்டக்குழு ஏற்கெனவே உருவாக்கியுள்ள பரிந்துரைகளின் அடிப்படையிலே அமையுமானால், உண்மையில் வரவேற்கத்தக்க அளவுக்கு நிர்வாகத்துறை இயங்க முடியும். ஆனால் அதற்குப் பதிலாக, ஏதோ “அட் ஹாக்” ஆக நாம் ரூ. 10 கோடி கேட்டால் ரூ. 3 கோடி வைத்துக்கொள்ளுங்கள் என்று சொல்கிறார்கள். வேறு வழியில்லை. இப்படியே போனால் பைனான்சியல் மேனேஜ்மென்ட் சரியில்லாத நிலைமை உருவாகிறது. நிதி அடிப்படை நிலைமையைக் கூட புரிந்துகொள்ளாத நிலைமை இருந்துகொண்டிருக்கின்றது. இப்படிப்பட்ட நிலைமைதான் இருக்கின்றது என்பதை இந்நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். இந்த நிலைமைகளைச் சமாளிக்க, மத்திய சர்க்கார் அந்த ஸ்டடி டிமினூடைய பரிந்துரைகளை அப்படியே அமுல்படுத்தி, எல்லா மெட்ரோபாலிடன் சிட்டிகளுக்கும் உதவ வேண்டும் என்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே வற்புறுத்த விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு அங்கத்தினர் திரு. பலராமன் அவர்கள் ஆந்திரத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஆந்திராவில் அவர்களுக்கெல்லாம் நம்மைப் போல கவலையில்லை. நானும் ஹைதராபாத் எல்லாம் சென்றிருக்கின்றேன். அதெல்லாம் சென்னை நகரம் போல் அல்ல. அவர்களுக்கு அந்தமாதிரிக் கஷ்டம் வராது. உதாரணத்திற்கு நம்முடைய மதுரை மாநகரத்தை எடுத்துக்கொள்வோமானால், அதிலே அவ்வளவு கஷ்டம் வராது. இன்னும்கூட லாபம் வரும். ஆனால் மற்ற நகரங்களோடு சென்னை மாநகரத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, முடியாது என்ற பிரச்சினை ஏற்படுகிறது. அந்தக் காரணத்திற்காக அதைப் புறக்கணிக்க வில்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆனால் அதே நேரத்தில் அவர்கள் கொடுக்கமாட்டார்களே என்பதற்காக நாம் நம்முடைய கடமையை விட்டுவிட முடியாது. அதனாலே எந்த அளவுக்கு நம்மால் சீர்திருத்த முடியுமோ அந்த அளவுக்குச் சீர்திருத்தம் செய்கிறோம்.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1975 மார்ச் 29]

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுவாமிநாதன் அவர்கள் பேராசிரியர் திரு. அய்யாசாமி அவர்களின் ஆர்கனைசேஷன் பீற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். அதிலே என்ன கஷ்டம் என்றால், நம் நாடு ஜனநாயக நாடு. எப்படி அந்த பிளானிலே போட்டுத் தருகிறோமோ அந்த மாதிரி பஸ்கள் விடுவோமானால், அது ஒரு பெரிய பொருளாதாரப் புரட்சியை ஏற்படுத்திவிடும். நம்மாலே தாங்க முடியாது. அதனால்தான் படிப்படியாக அதைக் கொண்டுவருவது நல்லதாக இருக்கும். இன்னும் முக்கியமாக அறிஞர் அண்ணா சாலையிலே, பூந்தமல்லி சாலையிலே இன்னும் சில முக்கியமான சாலைகளில் ரேடியஸ் ரூட்ஸ், வழித்தடங்கள் அமைக்க வேண்டுமென்ற திட்டத்தினுடைய அடிப்படையிலே செயல்பட்டுவருகிறோம். சர்க்குலர் ரூட்ஸ் போடுவதிலே பஸ்களில் இரண்டு தடவைகள் ஏறி இறங்க வேண்டும். மக்களை அதற்குத் தயார் செய்ய வேண்டும் என்று அளவில் சென்னையில் விளம்பரம் செய்து பார்த்து, பிரயாணிகளுடைய சம்மதத்தைப் பெற்று, எல்லாரும் சேர்ந்து ஒத்த கருத்தைக் கொண்டால் நாம் வெற்றி பெறமுடியும் என்ற நம்பிக்கை இருக்கின்றது. அதே போல் Staggering of Office hours. இவைகளையும் மாற்றவேண்டும். ஏனென்றால் நெரிசல் நேரத்தில் ஆக்குபன்சி 45 பர்சென்ட் இருக்கிறது.

(பிற்பகல் 4-50)

ஆயிரம் பஸ்கள் ஓட்டுகிறோம் என்றால், நெரிசல் நேரங்களுக்கு மட்டும் 500, 600 பஸ்கள் தேவைப்படுகின்றன. அந்த பஸ்கள் நெரிசல் நேரத்தைத் தவிர மீதி நேரத்திலே தேவைப்படாது. ஆகவே அதனாலே ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தைத் தாங்கிக்கொள்ள வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதைவிட பல்வேறு அலுவலகங்கள் அல்லது தொழிற்சாலைகள் பணியாற்றுகிற நேரத்தில் மாறுதல் ஏற்பட்டு, ஓரளவுக்கு நமக்குச் சீராக வாய்ப்பைத் தருமேயானால், 600 பஸ்களை சாதாரணமாக வைத்துக்கொண்டிருப்பதற்குப் பதிலாக, 300 பஸ்களைக்கொண்டு, நாம் அதைச் சமாளிக்கலாம். அந்த அளவுக்கு நிலைமைகளை உருவாக்குவதற்கும் அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்லாமல் டபிள் டெக்கர் பஸ், டிராலி பஸ் இவைகளை எல்லாம் பற்றி நாங்கள் யோசனை செய்து பார்த்தோம். ஓரளவுக்கு பயணிகளுக்கு உட்கார்ந்து செல்லக்கூடிய “கம்பர்ட்” ஏற்படுத்தும் வகையிலே நாம் அவைகளைக் கொண்டுவர வேண்டும். இப்பொழுது ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய நெரிசலைப் பார்க்கிறபோது, இப்போது அவர்கள் உட்கார்ந்து செல்லுகின்ற அளவுக்கு வசதி செய்கின்ற நிலைமையிலே நாம் இல்லை. முதலிலே இருக்கிறவர்களை ஏற்றிச்செல்லுகிற தன்மையை உருவாக்க வேண்டும். பஸ் ஸ்டாண்டிலே நிற்கின்றவர்களை குறைந்த பட்சம் பஸ்ஸிலேயாவது நிற்கவைக்கின்ற முதல் கட்டமையை நிறைவேற்றிய பிறகுதான் டபிள் டெக்கர் பஸ், டிராலி பஸ்ஸைப் பற்றிச் சிந்திக்கவேண்டியவர்களாக இருக்கின்றோம். ஏனென்றால் அந்த அளவுக்குப் போக்குவரத்து நெரிசல் நாளுக்கு நாள் வளர்ந்துவருகிறது. பெட்ரோல் விலையும் அடிக்கடி கூடியிருக்கின்ற காரணத்தினாலே, ஏராளமான மக்கள் பயன்படுத்துகின்ற வாகனமாக இன்றைக்கு பேருந்துகள் ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த அளவுக்கு நிலைமை மோசமாகிக்கொண்டிருக்கின்றது என்பதையும் இங்கே

1975 மார்ச் 29]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

பேசிய நண்பர் திரு. சுவாமிநாதன் அவர்கள் சொன்னார்கள். இனிமேல் பஸ்களின் மேலேயே ஏறிப் பயணம் செய்வார்களோ என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். நான் அவர்களுக்கு ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நான் அண்மையிலே டெல்லி சென்று அங்கிருந்து ஆக்ராவுக்குப் போன போது, டெல்லியிலிருந்து ஆக்ராவுக்கு ஒரு பஸ் போய்க்கொண்டிருந்தது. அந்த பஸ்வரில் மேலே ஒருவித பாதகாப்பும் இல்லாமல், குழந்தைகளோடும், மூட்டை முடிச்சுகளோடும் உட்கார்ந்து கொண்டு போய்க்கொண்டிருந்தார்கள். அதைப் பார்த்த பிறகு, நாம் எவ்வளவோ தேவலை போலிருக்கிறதே என்கிற கருத்துதான் உண்மையிலே எனக்குத் தோன்றியது. ஆனாலும் அந்த நிலைமை இங்கே வந்துவிடக்கூடாது என்பதில் இந்த அரசு அக்கறை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதற்கான வகையில் வழித்தடங்களை சீரமைத்தும், அதே நேரத்தில் பஸ்களை அதிகமாக ஆக்குவதன்மூலமும், இந்தப் பிரச்சினையை சமாளிப்பதற்கு அரசு நிச்சயமாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதோடு மட்டுமல்லாமல் சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் இன்னொரு திட்டத்தையும் அமுலாக்கலாமா என்பதைப்பற்றி அரசு ஆலோசனை செய்து வருகிறது. குறிப்பாக நீண்ட தூரப் பேருந்துகள் இன்னும் அரசாங்கத் துறையினாலே இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. அரசாங்கத் துறையினாலே இயக்கப்பட்டு வருவதில் சில கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. உதாரணத்திற்கு எந்த முடிவுகளையும் தீவிரமாக எடுத்துச் செயல்படுத்த முடியவில்லை. ஒரு ஹோட்டலைக் கட்டவோ, அங்கு தங்குகின்ற வசதிகளை ஏற்படுத்தவோ, மற்ற வசதிகளைச் செய்வதற்கோ அரசாங்க இலாகா முழுவதும் சேர்ந்து செயல்பட்டாக வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. ஆகவே அதையும் ஒரு தனி நிறுவனமாக ஆக்கலாமா என்கின்ற ஒரு கருத்து இருந்தது. அதைத் தனி நிறுவனமாக ஆக்குவதைவிட பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பகுதியாக ஆக்கலாமா என்கின்ற கருத்து அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. ஏனென்றால் அதிலே இரண்டு கோடி ரூபாய் வருகிறது. இதிலே கொஞ்சம் நஷ்டமானாலும்கூட, இரண்டும் சேர்த்து சரிக்கட்டிக்கொண்டிருக்கக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பு அதனால் ஏற்படும். அதோடு மட்டுமல்ல. ஒரு தனி நிறுவனமாக அது இருந்தால், எந்த அளவுக்குப் பயன்படுமோ அந்த அளவுக்கு (Business Flexibility) சீக்கிரமாக ஒரு முடிவெடுத்து செயல்படுத்தக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பு நிச்சயமாக ஏற்படும். நீண்டதூர விரைவுப் பேருந்துகளில் ஆங்காங்கே பயணிகளுக்கான வசதியை அதிகமாக்க வேண்டிய சூழ்நிலை கட்டாயம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பலராமன் அவர்கள் பேசுகிறபோது ஆந்திராவிலே அதற்கெல்லாம் வசதி இருக்கிறதென்று சொன்னார்கள். நாமும் இங்கே பாரிஸ் கார்னரிலே எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஸ்டாண்டிலே கிட்டத்தட்ட 1½ கோடி ரூபாய் செலவிலே ஒரு கட்டிடத்தை உருவாக்கியிருக்கின்றோம். இது விரைவுப் பேருந்துகளினாலே வருகின்ற லாபத்தை ஒட்டித்தான். அது மட்டுமல்லாமல், முக்கியமாக நிற்கக்கூடிய விரைவுப் பேருந்து இடங்களில் இதைப்போன்ற ஒட்டிகள், இன்னும் மற்ற வசதிகள் உள்ள கட்டிடங்களை நாடே கட்டி அவைகளை எலம் விட்டு நன்றாக நடத்தக்கூடியவர்களை வைத்து அவைகளை நடத்தலாம் என்ற யோசனை இருக்கிறது. இவைகளையெல்லாம் செய்வதற்கேற்ற அமைப்பு முறை

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1975 மார்ச் 29]

மாற்றம் பற்றி அரசாங்கத்தினுடைய பரிசீலனையில் இருக்கிறது. சீக்கிரத்திலே அத்தகைய ஒரு முடிவை எடுப்போம் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நாட்டுமையாக்கும் கொள்கையை மிகத் தீவிரமாக அமுல்படுத்த வேண்டும் என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் இங்கே கொடுத்திருக்கின்ற குறிப்பிலேயே அதையும் நான் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே அந்தச் சட்டம் (Hearing) க்கு வராமல் இருக்கிறது. அதற்குக் காரணம் இந்திய அரசியல் சட்டத்தின் 25-வது திருத்தத்திற்குப் பிறகு இந்தியாவிலேயே கொண்டுவரப்பட்ட முதல் சட்டம் இதுதான். அதோடு மட்டுமல்ல. மத்திய அரசாங்கம் திரு. மோகன் குமாரமங்கலம் அமைச்சராக இருந்த காலத்தில் (Coking Coalmines take-over) என்ற ஒரு சட்டத்தையும் கொண்டு வந்தார்கள். இரண்டும் ஒரே சட்டத்தின்கீழ், 25-வது திருத்தத்தின்கீழ் நிற்கின்றன. ஆகையினாலே இரண்டையும் ஒன்றாகப் போட வேண்டும். அதை சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே இருக்கிற எல்லா ஜட்ஜுகளும் உட்கார்ந்து விசாரிக்க வேண்டும் என்கிற அடிப்படையிலே அது இன்னும் காலதாமதம் ஆகிக்கொண்டிருக்கிறது. மார்ச் மாதத்திலே தீர்ப்பு வந்துவிடும் என்று நாங்கள் எல்லாம் நம்பிக் கொண்டிருந்தோம். ஆனால் அது இன்னும் விசாரணைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை. ஆகவே அது நம்முடைய அரசு சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சினை மட்டுமல்ல. இந்திய அரசியல் சட்டத்தின் 25-வது திருத்தம் பற்றிய தீர்ப்பையும் சுப்ரீம் கோர்ட் தரவேண்டிய சூழ்நிலையிலே இருக்கிற காரணத்தினாலேதான், காலதாமதம் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. இருந்தாலும் அதற்காகப் பொறுத்துக்கொண்டிராமல், நம்முடைய மாநிலத்திலே தேசிய நெடுஞ்சாலை, மாநில நெடுஞ்சாலைகளிலே வருகின்ற வழித்தடங்கள் பாதிக்குமேல் தேசிய நெடுஞ்சாலையிலேயோ அல்லது மாநில நெடுஞ்சாலையிலேயோ இருக்குமானால், அத்தகைய வழித்தடங்களை எல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகங்களே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்ற ஒரு உத்தரவினை அண்மையிலே பிறப்பித்திருக்கின்றோம். அதை நான் இந்தக் கொள்கை விளக்கத்திலே எடுத்துச் சொல்லியிருக்கின்றேன். அதோடு மட்டுமல்லாமல், இங்கே எந்த அளவிற்கு தேசிய மயம் வளர்ந்திருக்கின்றது என்கின்ற விவரத்தையும் ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட்டினுடைய ரெவியூவிலே நாங்கள் குறிப்பிட்டிருக்கின்றோம். நாட்டிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளில் பெரும்பான்மையானவை இன்றைக்கு நாட்டுமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள். ஆகையினாலே மீதமுள்ள பேருந்துகளும் தேசியமயமாக்கப்படுவதற்கு அடிப்படையான வசதிகள் எல்லாம் இப்போது உருவாக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆகையினாலே அதிலே எந்தவிதமான புறக்கணிப்பும் இருக்காது என்பதையும் இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

கண்டக்டர்கள் இல்லாமல் பஸ் ஓட்டுகின்றார்கள் என்று சொன்னார்கள். அது எல்லாம் சரியானது அல்ல. நீண்ட தூரப் பேருந்துகளிலே செய்யலாம். இங்கிருந்து கன்னியாகுமரிக்குப் போகிறதென்றால், இங்கே இருக்கின்ற புகிங் ஆபிஸிலேயே போதுமான அளவுக்குப் பயணிகள் ஏறிவிடுவார்களேயானால், கண்டக்டர்கள் தேவைப்படாது. ஆனால் சாதாரண

1975 மார்ச் 29]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

மாக இயக்குகின்ற பேருந்துகளுக்கு நம்முடைய நாட்டைப் பொறுத்த வரையிலே, கண்டக்டர்கள் கட்டாயம் தேவைப்படுகிறார்கள். ஆகையினாலே கண்டக்டர்கள் இல்லாமல் ஓட்டுவது என்பது இயலாத காரியம்.

தொழிலாளர்களுக்கு உற்சாகம் வேண்டும் என்கின்ற வகையிலே “வொர்க்கர்ஸ் பார்ட்டிசிபேஷன், அதாவது முதலிலேயே பங்கு 500 ரூபாய் எடுத்துக் கொள்கின்ற ஒரு வாய்ப்பினை உருவாக்கியிருக்கின்றோம். அதனாலே ஏற்பட்டிருக்கின்ற ஈடுபாட்டைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுவாமிநாதன் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுடைய பாராட்டுக் களையும் தெரிவித்தார்கள். அதற்கு உண்மையிலேயே நான் நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

மாணவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் ஏற்படுகின்ற தகராறு பேட்டா என்கின்ற காரணத்தினாலே அல்ல.

MR. CHAIRMAN ; Time is extended.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : One minute, Sir.

அது மாணவர்களுக்கே இருக்கின்ற ஒரு இயல்பு. எல்லோரும் ஏறிக் கொண்டு பஸ்ஸை அப்படி விடுங்கள் இப்படி விடுங்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். கண்டக்டர்களும் என்ன இவர்களை ஏற்றிக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறதே என்கிற வகையிலே இருக்கிறார்கள். ஆனால் நல்ல உறவை உருவாக்க வேண்டும் என்பதற்காக ரோட்டிரான்ஸ்போர்ட் இன்ஸ்டிடியூட் என்ற ஒன்றினை நாம் உருவாக்க இருக்கின்றோம். அதன் மூலம், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப்போல, நல்லவர்களாகப் பார்த்து அவர்களுக்கு நல்ல முறையிலே பயிற்சி அளித்து அவர்களை நியமிக்கலாம் என்றும் இருக்கின்றோம்.

ஆக்ஸிடெண்ட்களைப் பற்றி எல்லாம் நம் முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு வசந்த பாய் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதைக் குறைக்கின்ற அளவுக்கு டிரைவர்கள் போன்றவர்களை நாமே டிரெயின் பண்ணி, பிராஞ்ச் மானேஜர், இன்னும் பிட்டர் மெக்கனிக் இவர்களை எல்லாம் தயாரித்து, நல்ல முறையிலே போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தேவைப்படுகிற மனித சக்தியினை உருவாக்குவதற்கு டிரான்ஸ்போர்ட் இன்ஸ்டிடியூட் ஒன்றையும் நாம் உருவாக்க இருக்கின்றோம். அதற்கான உத்தரவும் விரைவிலே பிறப்பிக்கப்படும் என்பதையும் தெரிவித்து, இத்துடன் அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : இத்துடன் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் முடிவுற்றன. அவை மீண்டும் திங்கட்கிழமை மார்ச் 31 ஆம் நாள் மாலை 4 மணிக்குக் கூடும்.

பிள்ளர், அவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

(பிற்பகல் 5-00)